HEFT 21 / BERLIN, 15. OKTOBER 1940

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

In diesem Heft beginnt:

Major Mölders erzählt sein Leben

Der Führer verlieh dem Major Werner Mölders, Kommodore eines Jagdgeschwaders, nach dem 40. Luftsieg das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. In diesem Heft beginnt die ausführliche Schilderung des Lebens des erfolgreichen Jagdfliegers

Aufn. Conrad, Berlin

Major Mölders erzählt sein Leben

Dieser Bericht des bisher erfolgreichsten Angehörigen der Luftwaffe, des Jagdfliegers Major Werner Mölders, ist auf nicht alltägliche Weise entstanden. Aus den in großer Zahl eingehenden Anfragen sprach — und spricht — ein so großes Interesse aller Schichten des deutschen Volkes an ihrem Fliegerhelden, daß die Schriftleitung sich entschloß, den sieggewohnten Kommodore um eine ausführliche Schilderung seines Lebens zu bitten. So saß denn unser Schriftleiter Josef Grabler in dem Quartier Major Mölders' an der Kanalküste ihm einige Abende gegenüber und ließ sich von ihm in aller Ausführlichkeit sein Leben erzählen. Als unser Mitarbeiter im strömenden Regen bei dem Gefechtsstand des Jagdgeschwaders landete, war der junge Geschwaderchef noch nicht aus Berlin zurück. Der Führer hatte ihm anläßlich des 40. Luftsieges das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Dann war er einige Tage Gast des Reichsmarschalls gewesen, und nun erwartete sein Geschwader ihn zurück. Er landete erst am nächsten Tag um die Mittagszeit. Nach Tisch flog er gleich mit seinem Rottenflieger, Oberleutnant Cl., der auch schon 13 Abschüsse hat, nach England. Schon nach kurzer Zeit dröhnte die Maschine des Kommodore wackelnd am Gefechtsstand des Geschwaders vorbei. Major Mölders hatte seinen 41. abgeschossen! Genau genommen war es schon der 55., denn die 14 Abschüsse aus dem Spanienkrieg sind in den 40 Luftsiegen, für die der Kommodore mit Ritterkreuz und Eichenlaub ausgezeichnet wurde, nicht enthalten. Am Abend dieses Tages fand der junge Major zum erstenmal Zeit, dem „Adler"-Schriftleiter zu erzählen, und der versucht nun, mit den Worten des Kommodore wiederzugeben, wie er seine Jugend, die militärische Ausbildung und schließlich das große Erlebnis zweier Kriege schilderte

I

Ich war kein guter Schüler

Meine ganze Jugend war überschattet durch den frühen Verlust des Vaters. Wenn ich ihn auch kaum gekannt habe — er fiel 1915, ls ich zwei Jahre alt war —, so fehlte eben doch der Vater, und ich eneidete oft die glücklicheren Kameraden. Meine Mutter hat es nicht anz leicht gehabt mit ihren vier Kindern. Jung verheiratet, war sie rst 26 Jahre alt, als der Vater fiel. Daß sie es mit ihrer Pension — er Vater war Studienrat gewesen — fertiggebracht hat, uns vier zu aldwegs ordentlichen Menschen zu erziehen, stellt meiner Mutter das este Zeugnis aus. Ich glaube ja nicht, daß wir ihr heute noch Kummer achen, wenigstens nicht so wie früher, als wir noch zur Schule gingen. Wenn Mutter heute noch Sorgen hat, dann sind es die gleichen, wie e jede deutsche Soldatenmutter tragen muß. Vielleicht etwas verärkt, denn auch mein „kleiner" Bruder Viktor steht im Felde. Er führt ls Oberleutnant eine Staffel in meinem Geschwader. Viktor ist zwar ur eineinhalb Jahre jünger als ich, aber der Jüngere bleibt eben ebenslang der „Kleine".

lach dem Tode meines Vaters siedelten wir von Gelsenkirchen in die eimat meiner Mutter über, nach Brandenburg a. d. Havel, das mir r wahren Heimat geworden ist. In Brandenburg besuchte ich äter das Gymnasium. Ich habe mich schlecht und recht bis zum bitur durchgearbeitet. Ein Musterschüler war ich nicht.

ch möchte nun aber nicht, daß die junge Generation sich an meiner rt, das Gymnasium zu absolvieren, ein Beispiel nimmt und meint, e brauche nicht zu lernen. Wenn ich ein schlechter Schüler war und ohdem ein erfolgreicher Jagdflieger geworden bin, so lag das in den mständen der damaligen Zeit begründet, die wir heute nicht mehr nnen.

ichtblicke in dieser Schulzeit waren die Ferien, die wir immer auf em Gut eines Onkels verlebten. Der Onkel hat mich zum passionierten Jäger erzogen, und vielleicht hat diese Leidenschaft mich bei em Entschluß, Jagdflieger zu werden, beeinflußt. Den Höhepunkt einer Jägerlaufbahn habe ich vor einigen Tagen erlebt, als ich auf inladung des Reichsmarschalls in Ostpreußen einen kapitalen Hirsch hießen durfte. Über sonstige Liebhabereien ist wenig zu sagen. Ich ar frühzeitig Führer bei den Pfadfindern und im übrigen ein eifriger uderer. In mehreren Regatten konnte ich Siege nach Hause tragen.

Vom Rekruten zum Fahnenjunker

Sorgen um die Berufswahl habe ich nicht kennengelernt. Daß ich oldat werden wollte, das stand bei mir schon von früher Jugend n fest. Bei meinem Bruder Viktor übrigens auch. An der Fliegerei ar ich, wie die meisten meiner Kameraden, stark interessiert. Für ich kam aber eine fliegerische Betätigung nur als Soldat in Frage. er Soldatenberuf war mir das Wesentliche, das Fliegen kam erst in weiter Linie. Daß wir in Deutschland einmal wieder eine militärische uftfahrt haben würden, davon war ich ebenso überzeugt, wie daß ich dann mitmachen würde. Da wir 1931, als ich das Abitur baute, noch keine Luftwaffe hatten, kam für mich nur eins in Frage: Erst einmal Soldat werden.

Ich hatte mich zur Infanterie gemeldet und in Ostpreußen die Annahmeprüfung abgelegt. Kurz vor dem Abitur kam die Nachricht, daß das Infanterieregiment 2 mich als Offizieranwärter eingestellt habe. Ich habe mich selten so gefreut wie an dem Tage, als diese Nachricht eintraf. Die wollten es also mit mir versuchen, und ich hatte die feste Absicht, sie nicht zu enttäuschen. Daß ich als Soldat Besseres leisten würde als auf der Schule, das stand bei mir felsenfest. Wir waren, wie ich später erfuhr, 60 Bewerber. Unter den dreien, die eingestellt wurden, war ich. Wir hatten ja damals nur das kleine Hunderttausendmannheer, das sich bei der großen Zahl der Meldungen die schärfste Auslese leisten konnte. Heute noch bin ich stolz darauf, daß ich vor der gestrengen Kommission bestanden habe.

Im April 1931 meldete ich mich in Allenstein. Das nun folgende Rekrutenhalbjahr war, das muß ich ehrlich gestehen, recht hart. Aber rückblickend weiß ich: es war gut so. Und wenn ich in dieser Ausbildung zum Grenadier viel gelernt und eine standfeste Grundlage für meine militärische Laufbahn erhalten habe, dann danke ich dies dem Unteroffeldwebel Schimanek. Er hat mich schwer rangenommen.

Nach Ablauf der Rekrutenzeit wurde ich nach Rastenburg versetzt. Ich war jetzt Gefreiter und bildete schon selbst Rekruten aus. Ein Jahr nach meinem Dienstantritt, am 1. April 1932, wurde ich zum Fahnenjunker-Unteroffizier ernannt und zu einer Schützenkompanie nach Allenstein zurückversetzt. Hier habe ich zwei Manöver mitgemacht. Heute, nach so vielen Jahren des Erlebens und reicher Erfolge, möchte ich sagen: die eineinhalb Jahre, die ich bei der Infanterie gedient habe, waren mit die schönsten meines Lebens. Heute noch gehört der Infanterie meine ganze Liebe, und oft ertappe ich mich bei dem heimlichen Wunsch, einmal im Jahr als Zugführer bei der Infanterie Dienst tun zu dürfen.

Interessant ist übrigens, daß von uns drei Offizieranwärtern, die damals von den 60 Bewerbern angenommen wurden, heute schon zwei als Flieger das Ritterkreuz erhalten haben, der Kampfflieger Hauptmann Crüger und ich.

Im Oktober 1932 bezog ich die Kriegsschule Dresden. Das war wieder Schulbetrieb, der mir nun einmal nicht lag. Wenn ich trotzdem gute Ergebnisse erzielt habe, so ist das nicht zuletzt ein Verdienst unseres ganz ausgezeichneten Taktiklehrers gewesen, des Hauptmanns

Major Mölders ist soeben vom Englandflug gelandet. Eine Viertelstunde, bevor diese Aufnahme gemacht wurde, hat er den 42. abgeschossen. Für Heido, den Geschwaderhund, ist es Ehrensache, als Erster den Kommodore nach der Landung zu begrüßen, während der Erste Wart die Anschnallgurte löst

von Volckammer und Kirchenfittenbach. Er hat es verstanden, seine Fähnriche zu fesseln. Auch die unter seiner Führung durchgeführten Belehrungsreisen wußte er stets zum Erlebnis zu gestalten. Für mich ist mein Taktiklehrer auf der Kriegsschule Dresden immer das Vorbild eines deutschen Offiziers gewesen und ist es heute noch.

Hier auf der Kriegsschule habe ich den 30. Januar 1933 erlebt. Mit welchem Jubel wir die Machtübernahme durch den Führer gefeiert haben, brauche ich nicht zu erwähnen. Das große Ereignis hatte ja vor der Tür gestanden. Es war uns allen nur eine Frage der Zeit, wann es eintreten würde. Daß Adolf Hitler an die Macht kommen mußte, das stand für jeden Kriegsschüler fest. Das Hunderttausendmannheer mußte sich wohl nach außen völlig unpolitisch zeigen. Was es aber mit dieser äußeren Haltung auf sich hatte, das bewies die Begeisterung, mit der das Heer den Umschwung begrüßt hat. Obwohl wir damals auch nicht entfernt ahnen konnten, zu welcher Größe der Führer sein Volk in wenigen Jahren emporreißen würde, so wußten wir doch eins: Es wird alles anders und besser werden. Und so weit kannten wir alle die wehrhafte Geisteshaltung des Nationalsozialismus, daß wir ferner wußten: mit dem Hunderttausendmannheer, diesem Notbehelf von Versailles' Gnaden, ist es vorbei. Wir werden wieder eine starke Wehrmacht haben, ein Volksheer. Und ich war nicht der einzige, der dieser Gewißheit den schüchternen Wunsch hinzufügte: und eine neue Luftwaffe.

Damit aber hatte es — für mich wenigstens — vorerst noch gute Wege. Nach erfolgreicher Beendigung der Kriegsschule wurde ich im Juli 1933 zum Pionierbataillon 1 in Königsberg versetzt. Daß ich diesen Truppenteil nur einmal gesehen habe, zur Einkleidung, steht auf einem anderen Blatt. Von der Kriegsschule Dresden ging es nämlich gleich zur Pionierschule in München. Wir waren hier 14 Pionierfähnriche und haben in München herrliche Zeiten verlebt. Besonders der „nasse" Außendienst hat uns viel Freude gemacht. Mir als eingefleischtem Ruderer lag er ohnedies. Auf dem Starnberger See haben wir mit Schlauchbooten und Floßsäcken geübt, mit Motor- und Segelbooten, und auf der Isar bauten wir Brücken und Fähren. Aber auch der eigentliche Schulbetrieb in München war schön. Hatte mir schon die Kriegsschule allmählich die Scheu

„Das fängt ja wieder gut an, Herr Major", sagt Oberleutnant Cl., der Rottenkamerad des Kommodore, nach dem 41. Luftsieg, den Major Mölders unmittelbar nach der Rückkehr von Urlaub errang. Oberleutnant Cl. hat selbst schon 15 Engländer und Franzosen abgeschossen

Der Kommodore nach der Landung vom Englandeinsatz. Der Motorenwart hilft beim Ablegen der Schwimmweste, während Major Mölders den Verlauf des Luftkampfes erzählt

Das ist der „kleine" Bruder, Oberleutnant Viktor Mölders, der im Geschwader seines Bruders eine Staffel führt

vor der Schulbank genommen, so schlug die von der Penne mitgebrachte Abneigung gegen alles Schulmäßige in München in das gerade Gegenteil um. Und wieder waren es in der Hauptsache zwei Offiziere, die das Wunder fertiggebracht haben. Der prächtige Aufsichtsoffizier und Fähnrichsvater, Oberleutnant Reissinger, und Hauptmann Geiger, der Lehrer für Taktik und Kriegswissenschaft. Wenn der die Schlachten Napoleons schilderte, dann haben wir uns mehr als einmal damit einverstanden erklärt, daß der Unterricht um eine Stunde verlängert wurde. Für Fähnriche ist das allerhand.

Ich bin fliegeruntauglich

Schon geraume Zeit war unter uns jungen Soldaten von dem Neuaufbau einer deutschen Militärluftfahrt gemunkelt worden. Es war ja klar, daß sie der Vergrößerung des Heeres auf dem Fuße folgen mußte. Denn ein starkes Heer ohne Luftwaffe war gänzlich sinnlos. Aber Genaues wußte keiner. Da hatte der einen Freund, der dies und jenes gehört haben wollte, ein anderer wußte von einem Vetter, dessen Vater ein hohes Tier war, daß sich etwas täte. Das geheimnisvolle Dunkel lüftete sich erst, und auch dann nur halb, als der Kommandeur uns eines Tages fragte, wer Lust hätte, fliegen zu lernen. Welche Frage! Das war Wind in meine Segel. Ich meldete mich sofort und wurde bald zur ärztlichen Untersuchung befohlen. Sie ist mir sehr schlecht bekommen. Bleich und übelriechend räumte ich das Feld. Trotzdem traf mich die niederschmetternde Beurteilung „Untauglich" schwer. Als aber der erste Schock überwunden war, siegte mein fester Entschluß, Flieger zu werden. Ich drängelte solange, bis ein erneute Untersuchung wenigstens das Ergebnis hatte: „Bedingt tauglich".

Mit dieser wenig freundlichen Empfehlung siedelte ich zur deutschen Verkehrsfliegerschule Kottbus über.

Hatte ich schon bei der ärztlichen Fliegeruntersuchung Pech gehabt, so sollte es mit meinen ersten Flugversuchen noch schlimmer werden. Das Fliegen bekam mir ausgesprochen schlecht. Der Magen machte nicht mit, dazu litt ich bei den Flügen mit dem Lehrer am Doppelsteuer an Kopfschmerzen und Schwindelgefühlen. So brauchte ich mich nicht zu wundern, daß mir nach wenigen Tagen bedeutet wurde, ich müsse abgelöst werden. Wieder stellte ich mich auf die Hinterbeine. Das kam ja gar nicht in Frage. Ich wollte Flugzeugführer werden und mußte es auch durchsetzen. Mein Gruppenleiter, Fliegerkapitän Fruhner, überprüfte das Urteil des Fluglehrers selbst, indem er mit mir flog. Seltsamerweise ging dieser Flug gut vonstatten, und ebenso eigenartig war es, daß ich von diesem Tage ab nicht mehr mit Magen- und ähnlichen Beschwerden zu tun hatte.

Es führt zu weit, das schöne und große Erlebnis der ersten fliegerischen Ausbildung zu schildern. Das haben andere schon getan. Meine Ausbildung unterschied sich von diesem denkwürdigen Flug mit dem Fliegerkapitän Fruhner ab in nichts von der aller meiner Kameraden, höchstens dadurch, daß aus dem ursprünglich als fliegeruntauglich erklärten jungen Mann einer der besten Schüler unseres Lehrgangs wurde. Den ersten Alleinflug legte ich nach der üblichen Durchschnittszahl von Schulflügen ohne Schwierigkeiten hin, ebenso wurde ich mit den Prüfungen auf Anhieb fertig. Für uns Flugschüler war es dann ein großes Erlebnis, als wir die kleinen Sportflugzeuge, auf denen wir die Schulausbildung genossen hatten, verlassen und auf größere Maschinen umsatteln konnten. Die schönste von allen war unstreitig die Junkers Ju 52, die damals noch der große Trumpf war. An meine Ausbildungszeit denke ich heute noch mit viel Freude zurück. Wir haben schöne Überlandflüge gemacht, bei denen wir unsere deutsche Heimat aus der Luft und auf der Erde in ihrer ganzen Ausdehnung so recht kennen lernten. Ein gutes Zeichen für die sorgfältige Ausbildung, die wir genossen haben, war unsere Unfallziffer. Auf 65 Flugschüler entfiel während der ganzen Ausbildungszeit nicht ein einziger Unfall.

Als Abschluß unserer Ausbildung, die mit dem C-2-Schein endete, feierten wir das Ikarus-Fest. Es war das erste größere Fest der Luftwaffe, bei dem Generalfeldmarschall Milch, Generaloberst Udet und General der Flieger Christiansen anwesend waren. Höhepunkt der Feier war das vieraktige Ikarus-Spiel, bei dem ich den Ikarus mimte. Außerdem

Fortsetzung auf Seite 529

Major Mölders läßt vor dem Start nach London den Motor warmlaufen. Sein Gesicht ist ernst und gesammelt. Sehr aufschlußreich ist der Vergleich mit dem gelösten Gesichtsausdruck des obenstehenden Bildes, auf dem sich das Verebben der Kampfspannung deutlich abzeichnet

Aufn. PK. Grabler (5)

Überall in England brennen die Öllager

Deutsche Kampfflugzeuge haben die Öllager von Swansea angegriffen. Das Luftbild, das ein Aufklärer kurz nach dem Angriff aufgenommen hat, zeigt mit aller Deutlichkeit die vernichtende Wirkung des deutschen Angriffs. Die starken Rauchwolken der in Brand geworfenen Öltanks und des ebenfalls in Flammen stehenden Hydrierwerkes steigen bis zur Flughöhe des Aufklärers empor. Unmittelbar unterhalb der Hauptbrandstelle sind mit Tarnanstrich versehene Ölbehälter zu erkennen, die vom Brande noch nicht erfaßt sind

Aufnahme Luftwaffe

Empire-Dämmerung

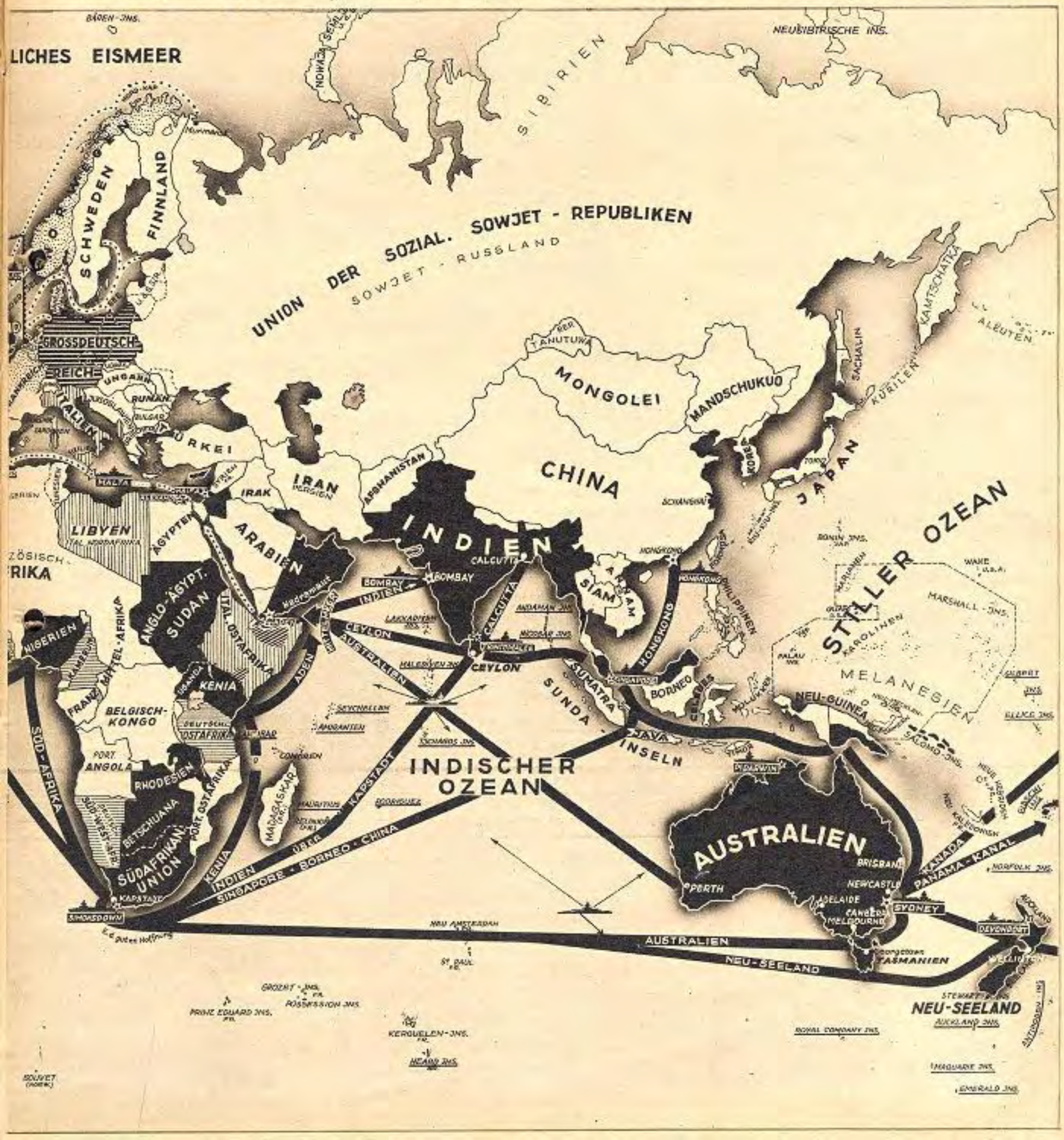
Die Lebensadern des Britischen Weltreichs gefährdet

Englands Weltreich ist das Ergebnis zweier Faktoren: der Inselage des Mutterlandes, die das englische Volk früh auf den Weg zur Seeherrschaft hinwies, und der Tatsache, daß der Engländer keine politischen Grundsätze kennt, sondern in praktischer Stellungnahme zu den jeweiligen Tagesfragen rücksichtslos, wenngleich unter dem Mäntelchen humanitärer Weltbeglückung, seine eigenen höchst egoistischen Ziele verfolgt. So erstreckt sich das britische Empire in seltsamem Gegensatz zu den großen Flächenstaaten der Erde gewissermaßen in Bruchstücken über die ganze bewohnte Welt, wobei jedes Bruchstück in seiner Inselhaftigkeit gleichsam den Charakter des Mutterlandes wiederholt. Der Engländer, wenn er sich politisch mit seinem Weltreich beschäftigt, denkt in Inseln, das heißt, mindestens die gleiche Wichtigkeit, die den einzelnen Teilen des Empire zukommt,

beanspruchen, die Verbindungswege zwischen diesen Teilen.

Das Kernstück des britischen Weltreichs ist Indien. Gemessen an den wirtschaftlichen Vorteilen, die die Herrschaft über 360 Millionen Inder England jährlich einbringt, haben englische Weltreichsteile wie das westafrikanische Nigerien oder Hadramaut in Südarabien, ja selbst die Südafrikanische Union nur die Bedeutung von Stützpunkten an den Straßen nach Indien. Die kürzeste dieser Straßen, der Weg über Mittel- und Rotes Meer, ist heute durch die Aktivität der italienischen Flotte und Luftwaffe für England mehr als fragwürdig geworden. Der Einmarsch Italiens in Ägypten ist darüber hinaus der erste Schritt zur völligen Abschnürung dieses Weges. Gelingt es Italien, die Unabhängigkeit Ägyptens, die bisher bloß auf dem Papier stand, wirklich zu erringen, so verliert nicht nur der Suezkanal seinen Charakter als englischer Monopolweg, sondern auch der ganze mühsam von England behauptete Vordere Orient mit all seinen politischen und religiösen Gegensätzen von Ankara über Bagdad und Saudi-Arabien bis zur britischen Schlüsselstellung Aden am Eingang zum Roten Meer gerät zwangsläufig in die Dynamik einer englandfreien Umgruppierung. Dann bleibt England als einziger Weg zu seinen asiatischen Besitzungen und nach Australien die 30 bis 40 v. H. mehr an Schiffsraum und Brennstoff fordernde Route um Südafrika herum, in dem seit geraumer Zeit immer mehr jene Kräfte erstarken, die gegen einen für das Land zwecklosen Krieg Sturm laufen. Der soeben abgeschlossene Dreierpakt zwischen Berlin, Rom und Tokio endlich zwingt England stärker als bisher, mit Japans Flotte, der drittgrößten der Welt, im fernöstlichen Raum als Gegner zu rechnen.

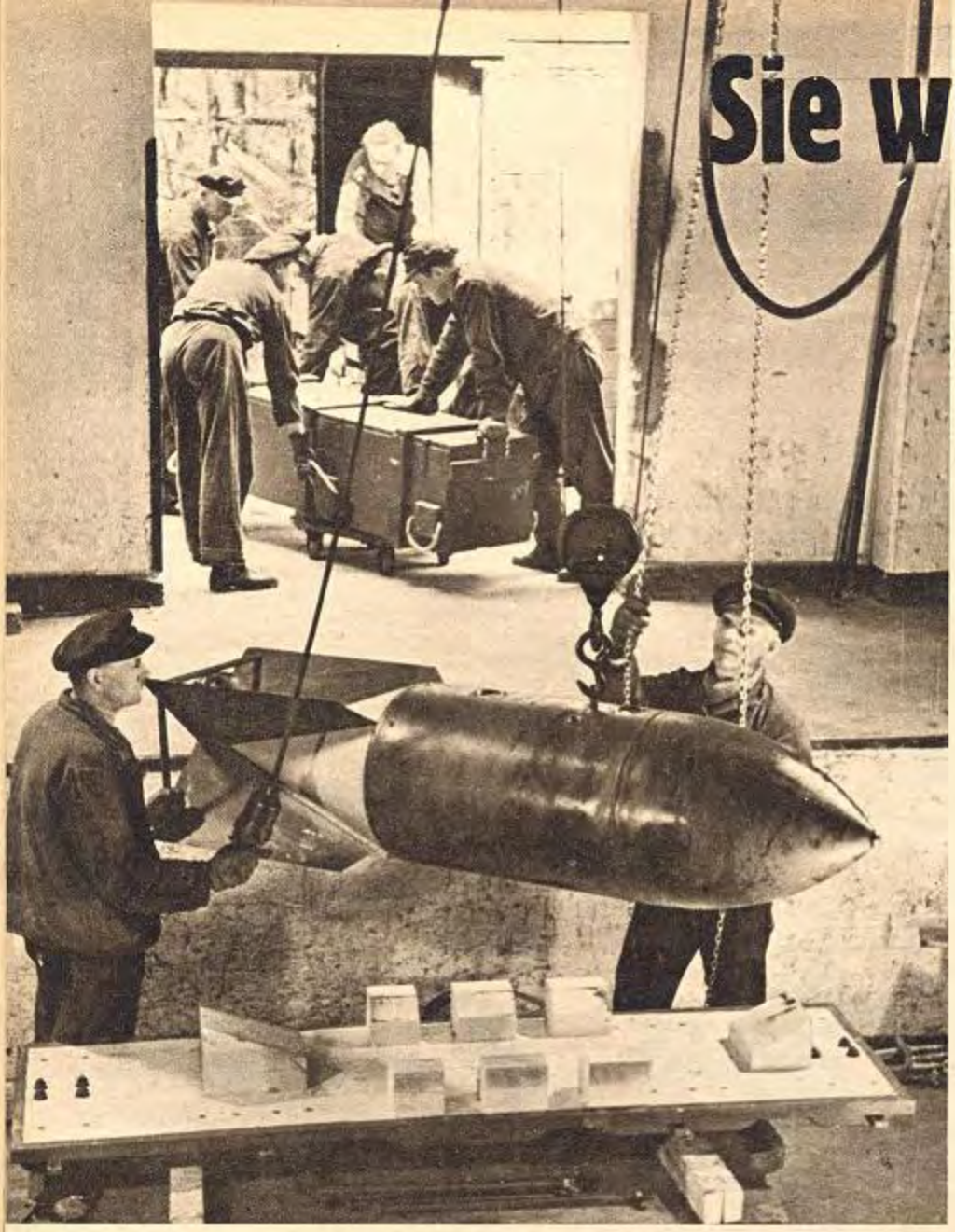
Aber auch in der westlichen Hemisphäre ist die Lage des britischen Weltreichs keineswegs rosig. Dadurch, daß England den Vereinigten Staaten Stützpunkte auf den Bermudas, den Bahama-Inseln, Jamaika auf den Großen, Antigua und Santa Lucia auf den Kleinen Antillen und in Britisch-Guayana einräumen mußte, ist das Bestreben der USA wieder einen Schritt vorangekommen, das dahin geht, Englands Einfluß im Karibischen Meer, das Nord- und Südamerika miteinander verknüpft, endgültig und für immer auszuschalten. Auch in Neufundland konnten sich die Vereinigten Staaten einnisten als Anfang zu einer amerikanischen Kontrolle der Verbindung zwischen England und Kanada, dessen hoher Prozentsatz an französisch sprechender Bevölkerung schon manchen Rückschlag im englischen Werbefeldzug für die aktive Teilnahme des Landes am Krieg zeitigte. So ist über England eine Weltreichsdämmerung hereingebrochen, die in ihrem erdumspannenden und unterirdischen Charakter noch einmal Zeugnis davon ablegt, wie die Briten seit Jahrhunderten überall in der Welt und mit den dunkelsten Mitteln auf Landraub ausgegangen sind.



Sie werden Ch

Hier stellt man

Der uns von Englands Plutokraten aufgezwungene Krieg hat sich anders entwickelt, als Churchill und seine Helfershelfer es sich erträumt hatten. Schon ist es WCs dringlichste Aufgabe geworden, die unter der Wirkung deutscher Fliegerbomben versagenden Nerven des englischen Volkes künstlich aufzupeitschen. Wie immer, bedient er sich dazu der Lüge und orakelt, solch pausenlose Angriffe hielten in allererster Linie die Deutschen selbst nicht durch. Schon mache sich im Reich schwerster Material- und Werkstoffmangel bemerkbar. Glaubt man ihm das? Und wenn, wie lange noch? Pausenlos rollen die deutschen Vergeltungsflüge über das Inselreich dahin, pausenlos, weil die Heimat reichliches Material zur Front schickt. So wird es bleiben, bis deutsche Bomben Europa den Weg zu friedlicher Neuordnung bereitet haben



Die Bombe ist fertig und wird nun (Bild oben) in eine feste Kiste verpackt, um an die Front transportiert zu werden

Unsere Flieger können sich auf das Material verlassen, das ihnen die Heimat liefert. Bild links zeigt das Abdrehen der Rümpfe und Spitzen schwerer Bomben, die keinerlei Unebenheiten aufweisen dürfen

Churchill kann beruhigt sein, unsere Bomben werden ausreichen, ihm sein Handwerk als Friedensstörer und Bedrücker der Völker für immer zu legen. In diesem Wald, den unser Bild rechts zeigt, sind unvorstellbare Mengen von Bomben aufgestapelt. Tag und Nacht rollen die Züge mit ihrer verderbenbringenden Last zur Front, Tag und Nacht werden neue Berge von Bomben aufgestapelt Aufn. Seneckpichl(3)

urchill „besuchen“

riesige Bomben für England her

Bombe auf Bombe schwebt durch die Luft, vorerst allerdings nur in der Montagehalle, die unser Bild rechts zeigt. Sicher dirigiert sie die Laufkranführerin an die Stelle ihrer weiteren Bearbeitung

Schwere Brocken in Reih' und Glied. Am laufenden Band rollen die Bomben zum Verladeplatz, um (Bild links) von hier aus direkt an die Flughäfen der Front zu gehen

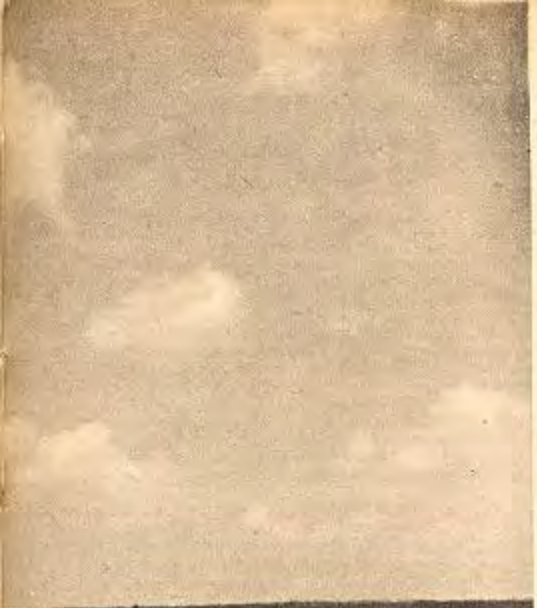
Die sitzen!

„Kampfgeschwader Lützow", ein neuer Hans-Bertram-Film der Tobis, zeigt die kühnen Taten unserer Luftwaffe. Noch einmal durchleben wir, wie die deutschen Bomber mit der elementaren Gewalt eines Naturereignisses über Polen erscheinen und alles in Schutt und Asche legen, was polnische Großmannssucht mit englisch-französischer Hilfe an militärischen Kräften aufgebaut hatte

Bevor die polnischen Flugzeuge zur „Schlacht vor Berlin" aufsteigen können, werden sie von den deutschen Bombern überrascht und nehmen in Flammen und Rauch ein ruhmloses Ende

Enge taktische Zusammenarbeit zwischen Panzer und Infanterie, wie sie das Bild links zeigt, war einer der Gründe für die großen Erfolge unserer Wehrmacht in diesem Kriege. Hier gehen Infanterie-Sturmtrupps im Schutze deutscher Panzer vor

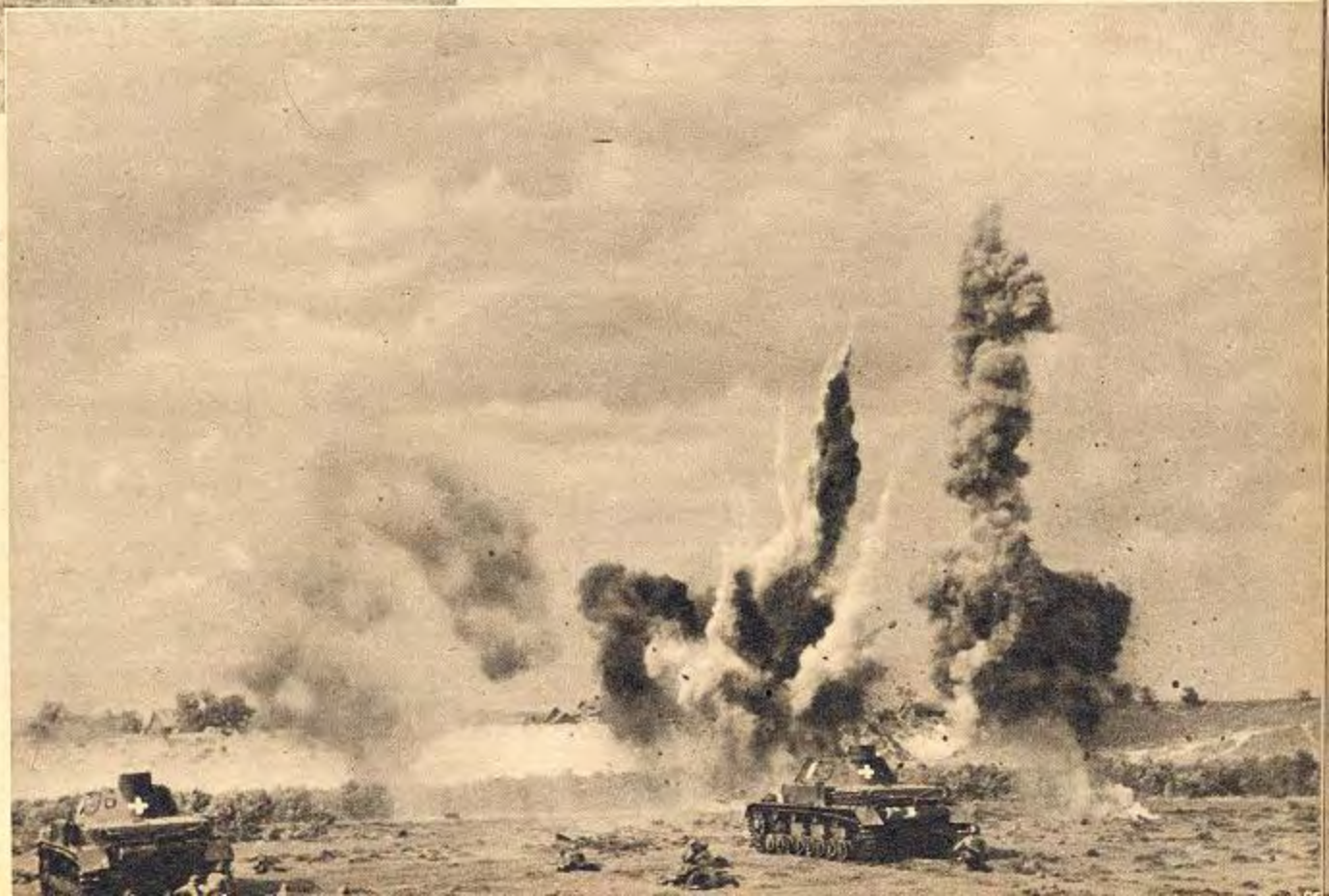
Zerschmettert liegt der polnische Vogel, der seine Bombenlast auf englischen Befehl über deutsche Städte abwerfen sollte, auf seinem Flugplatz



Erst die schnelle Eroberung des Luftraumes über Polen machte es möglich, den östlichen Gegner Deutschlands in der überraschenden Zeit von 18 Tagen niederzuwerfen. Auf dem Bilde rechts brennt ein polnischer Flugplatz nach dem Angriff deutscher Bomber

Geschwärzte Mauern und verbogene Eisenträger. Das Bild rechts zeigt, was nach dem deutschen Angriff übrigblieb. Polnischer Wahn und englisch-französisches Geld wurden hier vernichtet

Zum zweiten Male wollte England Sperrfeuer um Deutschland legen. Polen war dazu ausersehen, Deutschland die erste Niederlage zu bereiten. Im Bilde unten kämpfen Panzer und Infanterie eine polnische Stellung nieder Aufn. Eben-Tobis (6)



Luftkrieg als Wissen

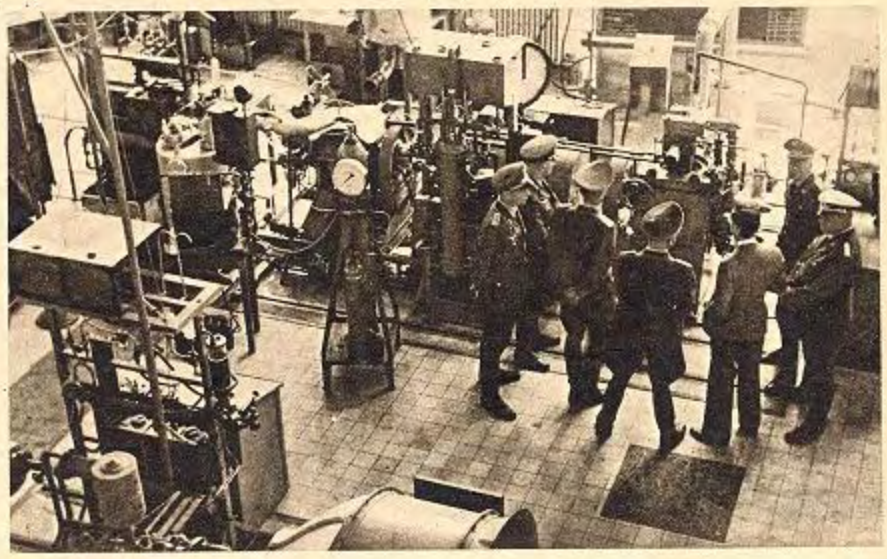
Im Verhältnis zu der des Auslandes ist die deutsche Luftwaffe sehr jung. Aber gerade darin wohl liegt einer ihrer größten Vorzüge begründet. Alles in und an ihr ist jung, vor allem auch der Geist, der jeden beseelt, der mit und an ihr wirken darf. Diesen Geist verspürt man auf Schritt und Tritt auch in der Kriegsakademie der Deutschen Luftwaffe, deren vornehmste Aufgabe es ist, ein Führerkorps von Generalstäblern der Luftwaffe heranzubilden und unsere wundervolle junge Luftwaffe immer weiter zu vervollkommnen, damit sie stets das bleibt, was sie ist: die beste der Welt. Eine ganze kleine Stadt im Grünen ist die Deutsche Luftkriegsakademie und in ihren Einrichtungen für den Lehr-, Übungs- und Forschungsbetrieb einzigartig in der ganzen Welt. Unsere junge Luftwaffe hat es bewiesen, wie man mit Eifer und ganzer Hingabe an ihrem Auf- und Ausbau gearbeitet

Einzig in ihrer Art auf der ganzen Welt sind (Bild links) die Anlagen der Deutschen Luftkriegsakademie, die in nichts an die nüchternen Militärbauten früherer Zeiten erinnern. Die Gebäude passen sich im Baustil dem weiten Charakter der Landschaft an. Herrliche Gartenanlagen und künstliche Wasserflächen verbinden die Höfe der einzelnen Institute

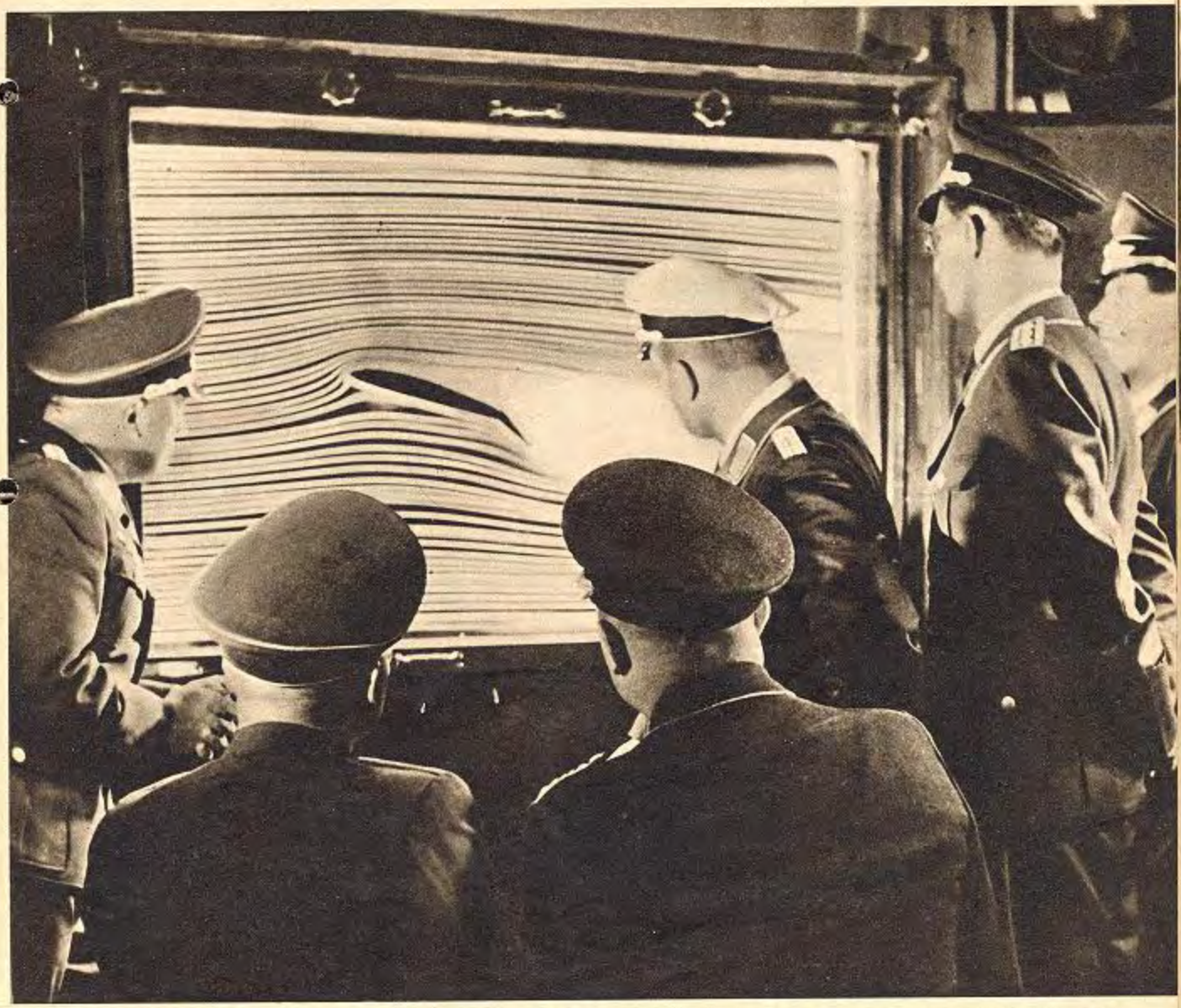
In den Laboratorien und Versuchsräumen der Kriegsakademie der Deutschen Luftwaffe wird wertvolle Arbeit auf dem Gebiete der Forschung und Entwicklung geleistet. Zugleich dienen sie der technischen Weiterbildung der Offiziere, die später für höhere Kommandostellen vorgesehen sind. Unser Bild zeigt Versuche über Störungsmessungen im Windkanal. Das zu prüfende Modell wird an feinen Drähten aufgehängt, die die Kräftewirkung auf genaue Meßapparate übertragen

schaft

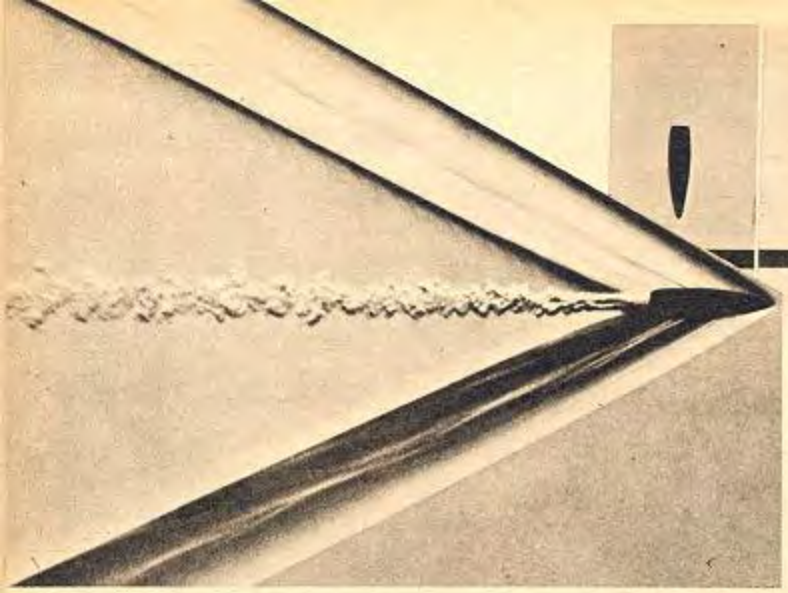
hat, unbelastet durch bereits vorhandenes Alte und nicht immer mehr Zweckmäßige, wenn natürlich auch auf erprobten Grundlagen. Neben der Ausbildung der Mannschaften in den Fliegerhorsten hat nicht zuletzt auch die Kriegsakademie der Deutschen Luftwaffe durch Heranbildung eines jeder Lage gewachsenen Führerstabes dazu beigetragen, daß die deutsche Luftwaffe in dem uns aufgezwungenen Kriege jeder, aber auch jeder feindlichen weit überlegen ist und Landheer und Marine die Basis schaffen konnte, auf der sie ihre herrlichen Siege errangen



Neben der Lehrtätigkeit der Professoren laufen (Bild rechts) die ständigen Forschungsarbeiten der Offiziere auf dem Gebiete der technischen Weiterentwicklung der Luftwaffe, für die ihnen modernste Labors zur Verfügung stehen



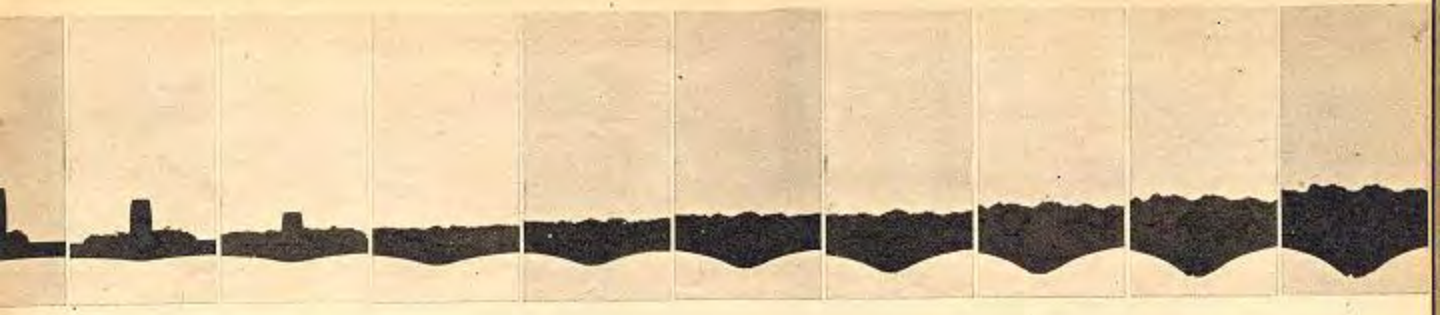
Besonders wichtig für die Leistungsfähigkeit und Stabilität des Flugzeugs ist auch die Konstruktion der Tragflächen. Auch auf diesem Gebiete werden in der Akademie laufend Versuche durchgeführt, die der weiteren Vervollkommnung der Tragflächen dienen. Im Bilde sieht man das Profil eines Tragflügels im Rauchwindkanal. Man kann hier an den vorbeiströmenden Rauchfäden deutlich die Strömungsverhältnisse studieren und so die günstigste Form jedes einzelnen Teiles des Tragflügels herausfinden



Sehr wichtig für den Flieger ist es auch, in allen Fragen der Ballistik zu Hause zu sein. Dazu gehört die Kenntnis von der Flugbahn des Geschosses und seiner Wirkungsmöglichkeit beim Einschlag auf verschiedenartiges Material. Unser Bild links zeigt ein fliegendes Infanteriegeschoß mit Kopf- und Schwanzwelle sowie den durch die Vorwärtsbewegung des Projektils entstehenden Wirbelkanal. Unsere Darstellung oben versinnbildlicht den Schuß mit einem Infanteriegeschoß auf eine Panzerplatte, wobei der zeitliche Abstand zwischen zwei Teilbildern $^1/_{100000}$ Sekunde beträgt

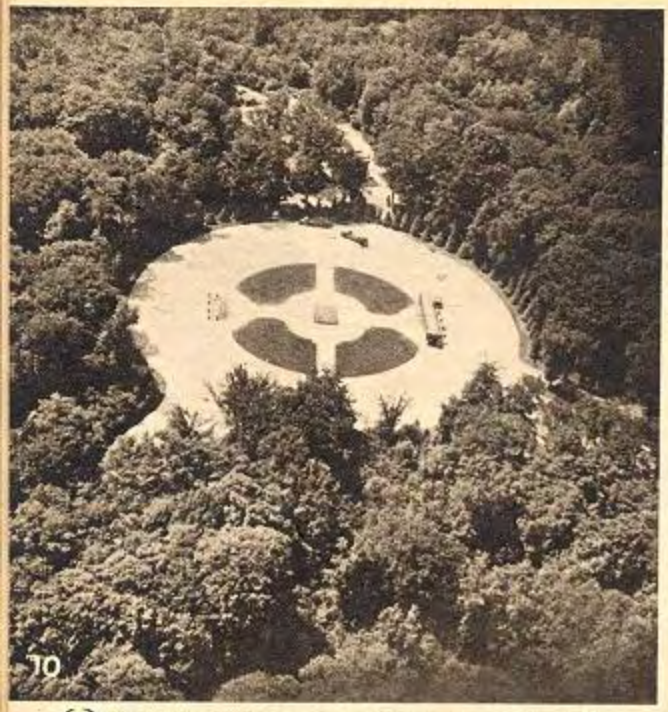
In unserem Bilde links oben und im Bild oben sieht man Apparate für ballistische Messungen, die vor der Mündung eines Flakgeschützes aufgebaut sind. Die hier vorgenommenen Versuche dienen in gleicher Weise der Weiterentwicklung der Flugzeugbewaffnung wie der Flugzeugabwehr

Auch von der Chemie muß der Luftwaffenoffizier eine ganze Menge verstehen. Man sieht im Bilde links Offiziere aller Dienstgrade bei eifrigem Studium im Laboratorium, ganz wie einst auf der Schulbank. In einem größeren Übungslager ist dann jedem einzelnen Gelegenheit gegeben, Versuche anzustellen, um so durch eigene Arbeit zu Ergebnissen und Erkenntnissen zu kommen



Bei dem vielgestaltigen Wissensgebiet ist der Tag der Kursusteilnehmer auf der Akademie voll und ganz ausgefüllt. Wer aber mit Erfolg lernen und schaffen will, muß zwischen angestrengter Arbeit auch Möglichkeiten zur Erholung haben. Solche bietet das ausgedehnte Gelände der Akademie der Deutschen Luftkriegsakademie in hinreichendem Maße. Wie schön sitzt es sich beispielsweise auf der großen sonnigen Terrasse des Kasinos unter märkischen Kiefern mit dem weiten Blick auf das Wasser, bis zu dem hinab sich die herrlichen Anlagen hinziehen. In angeregter Unterhaltung verbringt man hier auf grünem Rasen die Freizeit im Kameradenkreise und bespricht alle interessierenden Fragen des Tages und solche, die sich auf das Lernen in der Akademie beziehen

Aufnahmen: Zenker-Wittekben (10)



(10) Welchen historisch bedeutsamen Ort stellt dieses Luftbild dar?

(11) Womit sind die Soldaten auf dem unteren Bild beschäftigt?

(12) Um das Innere welchen Flugzeugs handelt es sich?

(13) Zum Bilde rechts: Was ist die genaue Typenbezeichnung dieses Kriegsflugzeugs?

Kennst Du unsere

Großes Preis

2. 1

1000 Preise sind zu erringen:

1. PREIS

Ein zweisitziges geschlossenes Segelflugzeug, Typ „Kranich", oder eine große Luftreise über etwa 15000 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von sechs Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten, oder ein 30-qm-Jollenkreuzer, 9 Meter lang, 2,60 Meter breit.

2. PREIS

Ein einsitziges geschloss. Segelflugzeug, Typ „Grunau-Baby", oder eine große Luftreise über etwa 7500 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von drei Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten, oder ein 20-qm-Jollenkreuzer, 7,75 Meter lang, 2,26 Meter breit.

(14) Um welches Segelflugzeugbaumuster handelt es sich?

13

Luftwaffe ?

ausschreiben

Teil

3. PREIS

Ein einsitziges offenes Segelflugzeug, Typ „SG 38" (Schulgleiter), oder eine große Luftreise über etwa 3000 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von zwei Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten, oder eine 15-qm-Wanderjolle, 6,20 Meter lang, 1,76 Meter breit.

997 weitere Preise

wie sie im Heft 20 im einzelnen aufgeführt sind

Achtung! Wir weisen nochmals darauf hin, daß nur Einsendungen Gültigkeit haben, in denen alle 18 Fragen gemeinsam beantwortet sind. Die bereits eingegangenen Teillösungen sind ungültig.

(15) Zum Bilde rechts: Was ist an dieser Zeichnung falsch?

16

(16) Was ist das?

17

(17) Was hat der Schneider an dieser Luftwaffen-Uniform falsch gemacht?

18

(18) Welches Tätigkeitsabzeichen der Luftwaffe ist das?

15

„— Britische Jäger rasen auf das einzelne deutsche Kampfflugzeug zu. Von allen Seiten flimmert die Leuchtspur der Geschosse durch die Luft —"

Zeichnung: Richard H

Wir warten auf den Kommandeur . . .

Von Kriegsberichter Siegfried Kappe (PK)

Der Fliegerschütze am Maschinengewehr in der Bodenwanne eines Kampfflugzeugs Aufn. PK Bankhardt-Scherl

Ein Holzscheit ist zerbrochen. Es fällt vom Rost in die Asche und glimmt dort weiter. Die Glut der Flamme aber züngelt wieder auf, denn neue Scheite werden gelegt, altes und junges Holz. Und der Feuerschein spiegelt sich in den großen Fenstern, zuckt an den Wänden auf und ab und wirft sein Licht auf die Gesichter der Männer, die um den Kamin geschart in den schweren Sesseln sitzen. Draußen leuchten Mond und Sterne an einem wolkenlosen Himmel. Die Schatten sind tot, denn kein Windhauch bewegt die Wipfel der Bäume. Von weither klingt Motorenlärm. Flugzeuge am nächtlichen Himmel! Da heben wir unsere Gläser und trinken auf den Sieg. Die Kameraden fliegen gegen England. Sie in der Nacht, wir am Tage. Der Kommandeur hält sein Glas in der Hand. Der Wein ist rot und sprüht. „Jahrgang 1915", sagt der Kommandeur. „Wein aus dem ersten großen Krieg."

Wir alle denken ein Vierteljahrhundert zurück. Damals hat kein deutscher Soldat diesen Boden betreten, damals waren wir alle noch nicht dabei. Weder der Kommandeur noch seine Hauptleute und Leutnante. Aber heute ist unsere große Zeit gekommen, und von ihr erzählt der Kommandeur, wenn wir abends am Kamin sitzen. Dann berichtet er von seiner Tätigkeit als deutscher Militärattaché im Ausland, von seinen Einsätzen in Polen und Frankreich und spricht dabei im Grunde doch immer nur von den Leistungen seiner Kameraden. Aber wir wissen auch so, daß der Soldat, der uns gegen den Feind voranfliegt, daß unser Kommandeur, der keinen Einsatz versäumt, in seiner Tatkraft größer ist als wir alle. Davon redet er nie. Wir erzählen davon, wenn die Stunden vorgerückt sind der Kommandeur sich groß und wuchtig von seinem Sessel erhebt und sagt: „Lassen Sie sich nicht stören, meine Herren. Ich habe noch zu arbeiten . . ."

•

Der Himmel ist azurblau. Blendend weiß ziehen dichte Wolken, zusammengeballt wie riesige Wattebäusche, in größerer Höhe langsam vorbei. Da hebt sich der schlanke Vogel des Kommandeurs in rasender Fahrt vom Boden, startet in die strahlende Sonne hinein. Wir verfolgen ihn sekundenlang mit den Augen, dann verschwindet er in den Wolken. Allein gegen England! Aber die Aufklärung muß durchgeführt werden, weil der Verband heute noch einen geschlossenen Einsatz fliegen soll. Über Nordfrankreich sinkt die Wolkendecke. Zehn Meter über den weißen Bergen schießt der glitzernde Vogel dahin. Und dann reißt der Wind die Wolken in Fetzen, daß die Besatzung unter sich die Küste erkennen kann und das bewegte Spiel der Wellen. Jenseits liegt die Insel . . .

Wie ein flacher bunter Stein vor einer Haustür, so schimmert die Isle of Wight in den Strahlen der Sonne. Dort zeichnen weiße Gischtkämme die See wie lange weiße Fäden, die immer dünner werden und dann ganz verschwinden. Ein britischer Geleitzug hat Southampton verlassen und steuert in den Kanal — das Ziel für den Verband! Der Kommandeur blickt auf seine Uhr. In zwei Stunden kann die Gruppe starten, in zwei Stunden befindet sich der Geleitzug im Planquadrat —, da spritzen die Schiffe auseinander, nach rechts, nach links, wie die wilde Jagd! Dort unten erwarten die Briten einen Angriff. Schon bellt ihre Schiffsflak aus allen Rohren, steigen achtern die gelben Punkte hoch: Sperrballone!

Ruhig und gelassen steuert der Flugzeugführer seinen Kurs. Ihr entgeht uns nicht, wartet nur, bis wir wiederkommen. Denn Flugzeuge sind schneller als Schiffe, viel schneller. Kaum hat der Flugzeugführer den Befehl zum Rückflug gegeben, da klingt ihm der Ruf des Funkers wie ein Signal in den Ohren: „Jäger!" Fünf Spitfire rasen auf das einzelne deutsche Kampfflugzeug zu. Von allen Seiten flimmert die Leuchtspur der Geschosse durch die Luft. Kurze harte, Feuerstöße des Funkers und des Fliegerschützen antworten. Und die Wolken sind weit, zu weit — drüben an der französischen Küste. Da schiebt der Flugzeugführer die Pulle herein, drückt die Maschine, daß sie fast auf dem Kopf steht, und jagt dem Meer entgegen. Doch die Jäger sind zäh, sind zu viele, um sie abschütteln zu können. Ein, zwei Meter über den Wellen tanzt das Flugzeug im Hagel der ungezählten Garben. Der

Schüttelsiebe zur Vorreinigung der im Manipulationshaus eingelieferten Tabake.

doppelt fermentiert

Kommandeur legt sich auf den Rücken in die Kanzel und schaut den Angreifern ins Gesicht. Bei jedem Anflug weist er seinen Flugzeugführer mit knappen Worten und Bewegungen der Hände ein. Kleine Fontänen sprißen links und rechts aus dem Wasser hervor und zeigen die Bahn der Geschosse. Dann klirrt es einmal in der Kanzel. Der Funker stöhnt und gibt keine Antwort mehr. Tack, tack, tack — nur noch ein Maschinengewehr weist die überlegenen Gegner ab, allein der Fliegerschütze schießt noch. Wie lange noch?

Fester umfaßt der Flugzeugführer den Knüppel. Der wunde Vogel bäumt sich unter den Schlägen der Geschosse. Und das Meer ist nahe . . . Die Küste noch nicht zu sehen . . . Da dreht der erste Brite ab, der zweite, der dritte und vierte. Sie haben sich restlos verschossen. Gott sei Dank, atmet der Flugzeugführer auf. Aber da kommt die letzte Spitfire noch einmal von oben herunter, stößt wie ein Habicht herab, und krachend schlägt die Salve in die Kanzel hinein. Kaum noch ein Instrument arbeitet. Wenn der Engländer jetzt noch einmal anfliegt, dann ist es aus. Aber es war sein letzter Versuch. Auch er hat keine Munition mehr und fliegt zurück. Zu fünfen haben die Jäger ein einziges deutsches Kampfflugzeug nicht besiegen können! Wir saßen indessen auf der Funkstelle. Als der Verkehr plötzlich unterbrochen wurde, wußten wir, was war: Luftkampf! Und dann schauten wir von Minute zu Minute auf die Uhr und sagten uns, daß sie gleich kommen müßten. Und der Kommandeur kam. Er betrachtete seinen treuen Vogel und zählte weit über hundert Einschüsse. Dann gab er den Befehl zum neuen Einsatz. Er selbst saß schon wieder in einer anderen Maschine und flog voran gegen England. Sein Beispiel ließ uns alle siegen, denn keiner blieb bei diesem Angriff drüben.

*

„Heute haben wir einen prachtvollen Auftrag — Sturzflug auf M.!" Der Kommandeur strahlt. Er beugt sich über den Kartentisch und meint dann, daß es am besten sei, wenn sich jeder sein Ziel auf dem Flugplatz selbst aussucht. Dreimal fielen schon deutsche Bomben auf M. Jetzt soll der Platz vernichtet werden, Stukas müssen die letzten Punktziele in Trümmer werfen. Mein Flugzeugführer zeigt mir die Zielbilder der letzten Angriffe. „Munitionsbunker", sagt er dann vielsagend und weist mit dem Finger auf kleine Hügel an der Westseite des Platzes. Als die Besatzungen zur Besprechung versammelt sind, gibt der Kommandeur seine Anweisungen: „Und daß mir ja alle zurückkommen!"

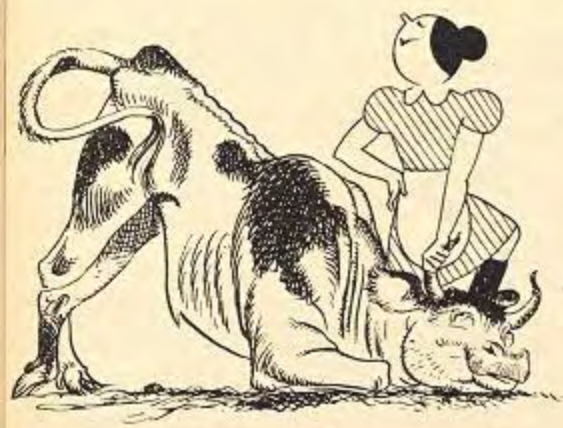
Wir fahren zu den Liegeplätzen. Die Motoren heulen auf. Mein Kamerad, ein Filmberichter, steigt lachend in den Vogel des Kommandeurs. Ich fliege in der zweiten Kette hinter ihm. Wir nehmen Kurs auf die Kanalküste und ziehen durch die Wolken, durch den dichten weißen Schleier dem strahlenden Himmel entgegen. Durch große und kleine Wolkenlöcher leuchtet grün, braun und rot die weite französische Tiefebene zu uns herauf. Dann schimmert die Brandung des Meeres weiß und blau. Wir sind über dem Kanal. Jetzt hat der Wind auch die letzten Wolkenfetzen weggeschickt, England liegt vor uns wie ein großes vielfarbenes Tuch in heller Sonne und unter klarem blauem Himmel. „Aufpassen auf feindliche Jäger!" ruft mir der Flugzeugführer zu. Selbstverständlich — sie werden schon kommen. Augen auf! Augen auf! Den Gegner sehen und blitzschnell handeln, das ist der halbe Sieg. Aber vorerst regt sich nichts. Eine unheimliche Stille liegt über der Insel. Die Kreidefelsen bei Dover schillern im Spiel von Licht und Schatten. Über See fliegen wir an ihnen vorbei und stoßen dann nach steiler Kurve auf das Land zu. R. verschwindet unter uns. Fünf, sechs Kilometer fliegen wir jetzt schon über Britannien. Aber keine Abwehr . . .? Da reiße ich den Kopf nach links und brülle: „Flak!" Wumm, wumm — kleine phosphorhelle Lichter am Himmel, dann ein dichtes graues Wölkchen, noch eins. Einen gefährlichen Kranz legen die Briten um uns. Als wenn jemand auf einen Knopf gedrückt hätte, so schlagartig hat das Feuer aus allen Rohren begonnen. Wenige Meter neben uns krepiert eine Granate, hebt den Vogel hoch, als wenn ihn eine starke Bö gefaßt hätte. Und vor uns steht jetzt eine Wand, die undurchdringlich scheint. Hunderte, Tausende von Flakwolken! Aber wir müssen zum Ziel. Und zum Ziel führt nur ein Weg: hindurch! Da fliegt die erste Kette an, voran der Kommandeur. Ein Tanz, ein gefährlicher Tanz.

Was bedeutet für uns jetzt noch die Flak! Deutsche Stukas stürzen auf England. Da kippt die erste Kette geschlossen ab, rast in steilem Winkel der Erde entgegen, die schon von unzähligen Bombentrichtern gezeichnet ist. Kleiner und kleiner werden die Flugzeuge, dann ziehen sie hoch, Flammen schlagen empor, brauner und schwarzer Rauch. „Fertig!" ruft der Flugzeugführer. Knüppel weg, federleicht werden wir von den Sitzen gehoben, aber die Gurte halten uns fest: wir stürzen! Rasend schnell werden die Gebäude auf der Erde größer. Durch Rauch und Qualm hindurch sehen wir wie Schatten einige britische Jäger starten. Dann den Bruchteil einer Sekunde einen Blick zu den Hallen links und rechts am Rand des Rollfelds, zur Werft, den Unterkünften: Ruinen und Trichter von Bombeneinschlägen. Zählen . . . 1800 Meter, 1600 Meter. Ist der rote Bombenhebel umgestellt? Jawohl . . . 1400 Meter. Noch tiefer. Da zeigt der rote Strich unserer Kanzel mitten auf den Munitionsbunker! Der Flugzeugführer drückt kurz mit der linken Hand auf den roten Knopf, unser Vogel zieht hoch — die Bomben sind gefallen. Über die Tragfläche hinweg sehen wir einen gewaltigen Feuerschein und wild durch die Luft wirbelnde Steinbrocken. Das hat gesessen! Wir schauen uns an und nicken einander zu. Der Auftrag ist erfüllt.

„Sammeln, sammeln!" ruft die Führermaschine. Aber wo, wo? Wo ist sie? Wir rasen dem nahen Meer entgegen, mitten durch das wilde Flakfeuer hindurch. Unter uns liegt die See, hinter uns England. Wir suchen den Himmel nach unseren Kameraden ab und starren mit brennenden Augen in alle Richtungen. Nichts, nichts . . . „Jäger!" Die Hände umkrallen das MG. Ganz ruhig, ruhig . . . Da kommen sie, zwei Spitfire, stürzen wie die Geier von oben auf uns herab, feuern kurz und ziehen hoch. Wir sind die Antwort nicht schuldig geblieben. Im gleichen Augenblick brausen von vorn unsere Me heran, und die Briten müssen sich hetzen lassen. Links vor uns fliegt die „A", schräg über ihr eine „Defiant". Da zieht die Ju mit vehementer Kraft durch das Feuer des Briten hindurch und jagt über die Wellen südwärts. Was ist dort unten los? Herrgott, zwei Fallschirme öffnen sich, kleine weiße Punkte über der See — und wenige Augenblicke später schlagen die Wogen über einem unserer herrlichen Vögel zusammen, erstickt die hellen Flammen, die wie ein leuchtendes Kreuz auf der See standen. Wir schließen zur „A" auf, hinter uns kommen zwei Kameraden, drüben drei. Kette auf Kette zieht nach Süden — aber die erste Kette fehlt. Wo ist der Kommandeur?

Dicht über dem Wasserspiegel fliegen wir unserem Hafen entgegen. Hoch über uns tobt ein wilder Luftkampf. Unsere Jäger fassen die Briten. Sekunden später fallen zwei Briten vom Himmel. Brennen. Wie eine lodernde Fackel, wie ein Komet, rast der erste steil, unheimlich schnell ins Meer. In tausend Stücke zerrissen, so wirbelt der andere durch die Luft. Wir sind unversehrt geblieben. Und wen nimmt es Wunder, daß der Funker jetzt ein Lied pfeift, daß es uns hell in den Ohren klingt?

Mal den Stier bei den Hörnern packen!



Es ist nicht Böswilligkeit, es ist nur mangelndes Nachdenken, wenn hin und wieder gesagt wird: „Wozu werben eigentlich diese Markenartikel-Firmen noch? Jedes Kind weiß doch, daß manche Artikel eingeschränkt und andere in Einheitsartikel umgewandelt sind!"

Wer aber nur etwas nachdenkt, dem wird bald klar werden, daß ja Markenartikel keine Eintagsfliegen sind. Sie werden für Jahrzehnte geplant und aufgebaut, und auch eine vorübergehende Unterbrechung darf diesen Aufbau nicht gefährden. Es kommen wieder andere Zeiten, und dann muß der Markenartikel noch bekannt sein mit seinem guten Namen, der ja nichts anderes ist als das felsenfeste Vertrauen des Publikums in eine Ware von oft erprobter Qualität.

Fewa

fein auf fein

Darum wirbt Fewa auch in den Zeiten vorübergehender Einschränkung für den verständigen Menschen von heute, für den dankbaren Kunden von morgen!

Leicht und federnd setzen unsere Vögel auf. Wir rollen zum Liegeplatz, die Motoren heulen noch einmal auf, dann stehen die Latten. Wir sind da, aber sechs Besatzungen fehlen noch. Gerade, als wir zum Gefechtsstand fahren wollen, kommt im Tiefflug ein Kamerad wackelnd über den Platz gebraust: Abschuß, Abschuß! Und als die Kameraden freudestrahlend aussteigen, können sie von ihrem Sieg über eine Spitfire berichten. Eigentlich über drei, weil die beiden anderen nach dem Absturz des ersten Briten sofort abdrehten. Und jetzt fehlen noch fünf. Als wir an der Funkstelle vorbeifahren, ruft uns ein Feldwebel entgegen, daß die Kommandomaschine den Spruch abgesetzt hat: „Notlande auf Land." Wir atmen auf. Dann wird der Kommandeur bestimmt zurückkommen!

Die Besprechung ist kurz. Der älteste Staffelkapitän nimmt die Meldungen entgegen. Der Auftrag wurde durchgeführt. M. ist vernichtet, ist ein Trümmerfeld. „Wer hat etwas von den anderen Maschinen gesehen?" Ein Feldwebel meldet sich. „Am Strand von D. ist eine Ju mit einem stehenden Motor notgelandet ..." Ob das der Kommandeur ist? Wir denken an den Funkspruch und glauben und hoffen. Zwei unserer stolzen Vögel sind brennend drüben abgestürzt, von den beiden anderen wissen wir nichts. Wir warten jetzt nur auf Nachricht von der notgelandeten Besatzung.

Die Stunden vergehen. Als der Abend dämmert, erfahren wir, daß es nicht der Kommandeur ist. Ein junger Flugzeugführer hat auf seinem ersten Feindflug eine prachtvolle Leistung vollbracht. Die von Flak und Jägern völlig zerschossene Maschine bringt er mit einem Motor über den Kanal, steuert so geschickt, daß es dem Funker noch gelingt, einen britischen Jäger abzuschießen! Wir freuen uns. Und doch bleiben wir ernst gestimmt: Wo bleiben die anderen, wo bleibt der Kommandeur?

*

Wir warten auf den Kommandeur. Grau in grau bricht der Morgen an. Die Regenwolken streichen dicht über Stadt und Land, ein leichter Westwind treibt sie langsam vorwärts. Wir sitzen wieder auf dem Gefechtsstand. Es ist ganz anders als gestern morgen, wo blauer Himmel und strahlender Sonnenschein draußen und drinnen war. Das Gespräch wandert nur leise von einem zum andern. Das Telephon unterbricht schrill. Der Adjutant meldet sich. „Noch nichts ... Danke." Er legt den Hörer auf und schaut uns an. Keine Nachricht vom Kommandeur. Seit gestern nachmittag warten wir jetzt, seit jener Minute, als der Funker der Führermaschine den Funkspruch absetzte: „Notlande auf Land."

Vor unseren Augen ersteht noch einmal der vernichtende Angriff auf den britischen Flugplatz. Der Kommandeur warf als erster seine Bomben, dann kam sein Funkspruch. Konnte er schon so weit über den Kanal gekommen sein, hatte er die Küste schon in Sicht? Wir messen auf der Karte die Entfernungen nach. Jawohl, es war möglich. Aber warum meldet er sich nicht? „Er kommt bestimmt zurück", sagt der Adjutant. Das klingt so unendlich überzeugt. Wir alle haben den gleichen Glauben. Vielleicht aber ist er in Gefangenschaft? Vielleicht ... Noch nie war die Ausstrahlung dieses Soldaten so stark wie in jenen Stunden, wo wir auf ihn warteten. Er war bei uns, ohne daß er unter uns saß. Einfach und bescheiden als Soldat und Mensch — ein deutscher Kommandeur, so sehen wir ihn im Geiste immer wieder hinter seinem Schreibtisch stehen

Gibt das einen Haufen Geld!

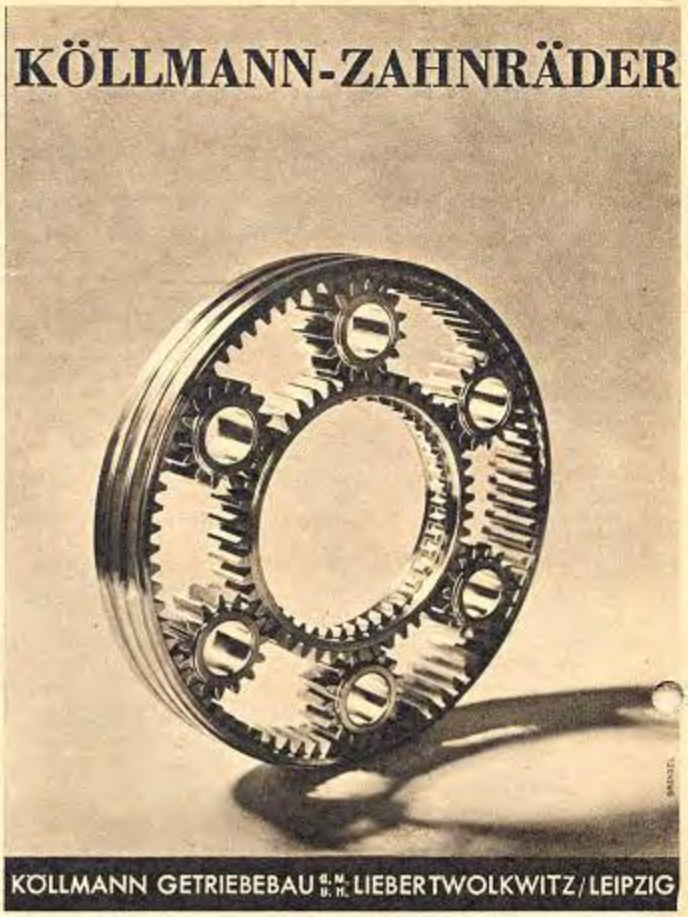
3 Millionen winken als höchster Gewinn im günstigsten Fall. Weitere Gewinne von 2 Millionen Reichsmark, von 1 Million Reichsmark, von 500 000, von 300 000, 200 000 und 100 000 Reichsmark. Schon ein Achtellos kann Ihnen bare 100 000 Mark auf den Tisch des Hauses bringen, wenn Sie mitspielen in der größten und günstigsten Klassenlotterie der Welt.

Wer nicht wagt, kann nicht gewinnen. Und wer nicht auch ein bißchen Geduld hat, der kann es erleben, daß er ein Vermögen verschenkt. Denn was nützt Ihnen der größte Gewinn auf Ihre Losnummer, wenn Sie gerade diesmal Ihr Los nicht rechtzeitig erneuerten. Was alles aber kann so ein Gewinn, wenn Sie dabeigeblieben sind, für Ihr Leben und das Leben Ihrer Familie bedeuten: Das gesicherte Alter, die Ausbildung der Kinder, die Erfüllung zahlloser Wünsche.

Nur 3 Reichsmark kostet ein Achtellos je Klasse. Gehen Sie darum noch heute zu einer Staatlichen Lotterie-Einnahme — erneuern Sie Ihr Los — kaufen Sie ein neues. Denn nur rechtzeitig vor Ziehung bezahlte Lose begründen einen Gewinnanspruch — und die Ziehung zur ersten Klasse der 4. Deutschen Reichslotterie beginnt am 22. Oktober 1940. Trotz des Krieges wird sie unverändert weiter ausgespielt — über 100 Millionen winken den Glücklichen — 480 000 Gewinne und 3 Prämien von je 500 000 Reichsmark. Alle Gewinne sind einkommensteuerfrei.

4. Deutsche Reichslotterie

Jeder „Schuss" ein Treffer
mit Sixtus der Belichtungspistole!
Wer den Sixtus hat, fotografiert besser!
Hersteller: GOSSEN/ERLANGEN
Fabrik elektrischer Präzisionsmessgeräte
Das Movometer, das Asymmeter und andere Original-Konstruktionen


KÖLLMANN-ZAHNRÄDER
KÖLLMANN GETRIEBEBAU G.M.B.H. LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG

HEINE
PROPELLER
BERLIN O 34
TELEGRAMME:
HEINEPROPELLER
BERLIN
HEINE

Adler-Kalender 1941
Eine Freude für alle Adler-Freunde
Der Adler-Kalender ist überall für RM 2.– zu haben!

und hörten ihn den letzten Einsatzbefehl geben. „Daß mir ja alle zurückkommen . . .“ Und nun warten wir auf ihn. Zum zweitenmal in wenigen Tagen.

Der Tag vergeht, und wir haben keine Nachricht. Da bringt am späten Abend ein Kurier die Meldung, daß der Kommandeur und sein Flugzeugführer gekommen sind. In der Nähe von D. hat sie die See an Land gebracht. Tot. Der Kommandeur ist zurückgekommen . . . Wir können es nicht fassen, daß er gefallen ist. Denn uns allen steht er noch so klar und deutlich vor Augen. Wir wollen nichts glauben und klammern uns an den Funkspruch . . .

Am nächsten Morgen bringt uns ein Kurierflugzeug zur Küste. Ein Hauptmann fährt uns zu den Särgen der beiden Kameraden, zu unserem Kommandeur und seinem Flugzeugführer. Er erzählt eine furchtbare und nüchterne Wahrheit. Fünf Kopfschüsse und Halsschüsse hat der Kommandeur gehabt, zahllose Wunden sein Flugzeugführer. Die See gab sie her mit aufgepumpter Schwimmweste, der Kommandeur hatte das Mundstück noch im Mund. Wir denken wieder an den Funkspruch. Der Kommandeur hat Land in Sicht gehabt, das ist gewiß. Und dann stürzten sich im letzten Augenblick vielleicht noch britische Jäger auf das deutsche Flugzeug, vielleicht auch ist die Besatzung schon vorher ausgestiegen. Wir wissen das nicht. Nur eines wissen wir, daß unsere Kameraden ermordet wurden, als sie hilflos den Wellen preisgegeben waren. Denn ein Toter kann seine Schwimmweste nicht aufblasen! Und so zeugen die Wunden unserer Kameraden von einem Verbrechen, von einem feigen und erbärmlichen Überfall.

„Aussteigen!“ wird der Kommandeur gerufen haben. Und dann haben sich viele Fallschirme entfaltet, und wenig später waren auf der See vier kleine gelbe Punkte zu sehen. Darauf sind die Briten gesteuert, diese Punkte haben sie als Zielscheibe ihres Mutes genommen. Verzweifelt haben die Kameraden versucht, aus dem Schußkreis der feindlichen MGs herauszukommen, aber immer wieder sind die Jäger im Tiefflug über sie hinweggebraust. Ihre Garben spritzten ins Wasser — und dann trafen sie. Kopfjäger schießen nur dann gut, wenn sie keine Gegenwehr finden. Und wer sollte sich hier wehren? Den Körper konnten sie nicht treffen, denn der Wasserspiegel lenkte die Bahn des Geschosses ab. Aber den Kopf. Und der Kriegsberichter und der Funker? Eines Tages wird auch sie die See hergeben als tote Ankläger gegen diese Mordbanditen.

Tote schweigen, aber Lebende reden und handeln. Als wir vor den frischen braunen Erdhügeln auf dem Heldenfriedhof an der Küste stehen, übermannen uns stummer Zorn und maßlose Erbitterung. Wir grüßen die Gefallenen, und alle unsere Gedanken gelten in diesem Augenblick ihren feigen Mördern. Die Toten werden gerächt! Als wir zu unserem [illegible]fen zurückfliegen, begegnet uns ein deutsches Seenotflugzeug. Wir beißen die Zähne zusammen und schauen uns an. Die Kameraden dort retten auch die Briten aus dem Kanal und setzen ihr eigenes Leben ein, und der Feind erschießt zu gleicher Stunde deutsche Flieger! „Hart sein, hart sein . . .“ sagt leise der Flugzeugführer. Und immer härter werden!

•

Die Einsätze gehen weiter. Flieger kennen keine Ruhe. Tage später kommt der General. Im weiten Viereck sind seine Soldaten angetreten. Bei den Worten des Generals, die er dem Gedenken des gefallenen Kommandeurs widmet, denke ich an die Rede des Freiherrn vom Stein an die preußischen Offiziere. Aber ein Jahrhundert ist seitdem vergangen, aber es gibt Dinge, die ewig gültig sind. Offizier stammt vom Lateinischen — officium — her. Es bedeutet Verpflichtung. Verpflichteter der großen Sache, hinter der jedes und alles zurückstehen muß. Der Offizier ist Soldat, der Führer seiner Kameraden. Er ist ihr Vorbild. Und deshalb fliegt der Kommandeur seinem Verband voran, ist er dem Feinde am nächsten. Er hat die höchste Verpflichtung übernommen, er hat sie erfüllt mit dem Tod vor dem Feind.

Der General ruft die Namen der Offiziere und Soldaten auf, die mit dem Eisernen Kreuz für ihre Tapferkeit ausgezeichnet werden. Und so ruft er den Namen des Kommandeurs und seines Flugzeugführers, und mit klarer Stimme antwortet der Adjutant: „Gefallen bei dem Angriff auf M.!“ Der General und seine Soldaten grüßen die Toten. Aber das Leben geht weiter, wie der Kampf weitergeht. Der neue Kommandeur übernimmt die Gruppe. Er wird seinen Kameraden weiter voranfliegen.

•

Ein Holzscheit ist zerbrochen. Es fällt vom Rost in die Asche und glimmt dort weiter. Die Glut der Flamme aber züngelt wieder auf, denn neue Scheite werden gelegt, altes und junges Holz . . . Wir sitzen wieder um den Kamin geschart, Soldaten der Luftwaffe und unser neuer Kommandeur. Wir heben unsere Gläser und trinken auf den Sieg. An der Wand hängt das Bild unseres unvergeßlichen ersten Kommandeurs. Er schaut auf uns herab und lacht. Da fällt ein Scheit knisternd und lärmend in heller Flammenglut in die Asche. Es verzehrt sich junges und altes Holz im Feuer. Es ist genau so mit den Männern, in denen die lodernde Flamme der großen Idee lebt, die da heißt: „Deutschland“!

Neue Bücher

„Militärisches Wörterbuch“ von Oberst Dr. Fritz Eberhardt. Alfred Kröner-Verlag, Stuttgart, mit 15 Karten, 14 Tafeln und 142 Abbildungen, 456 S., Preis RM 5,50.

Diese übersichtliche Zusammenfassung alles Wissenswerten über das gesamte Wehrwesen des In- und Auslandes in Vergangenheit und Gegenwart erweist sich gerade in dieser Zeit als ein treuer Helfer. Das praktische Nachschlagewerk aus der mit Recht weit verbreiteten Krönerschen Taschenausgabe enthält mehr als 3000 Stichwortartikel und gibt auf alle wichtigen militärischen Fragen Antwort, wobei die junge deutsche Wehrmacht selbstverständlich im Mittelpunkt steht.

„40000 Kilometer Feindflug“ von Fritz Dettmann. Deutscher Verlag Berlin, geb. RM 2,85, kart. RM 2,— mit 20 Aufnahmen und einer Übersichtskarte, 211 S.

Fritz Dettmann steht von Beginn des Krieges an bei der Luftwaffe als Kriegsberichter in vorderster Linie. Was wir immer an seinen PK-Berichten bewundert haben, tritt uns in dem soeben erschienen Buch besonders eindringlich vor Augen: die knappe und zugleich lebensvolle Darstellung, die Fähigkeit, abgegriffenen Worten und Bildern aus dem Wege zu gehen, und die Kunst, die Sprache mit wahrhaft soldatischem Geist zu durchglühen. Fritz Dettmann erfüllt in vorbildlicher Weise die Aufgaben, die der deutschen Kriegsberichterstattung gestellt sind; er ist Journalist und Soldat zugleich. Niemals drängt er sich selber in den Vordergrund, sondern er läßt die Macht der Tatsachen reden, ohne falsches Pathos, immer auf das Wesentliche zielend. So ist mit seinem Buch ein echtes Zeitdokument entstanden, in dem der Erlebnisbericht vom Luftkrieg zu höchster Wirkung verdichtet und gesteigert erscheint — eine publizistische Waffe von größter Schlagkraft.

Georg Böse

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.-G.

SCHÖNEFELD BEI BERLIN

Telegramme: Henschelflug Berlin

SOEBEN ERSCHIEN

Breschen in Albions Bollwerk

Ein Tatsachenbericht in Wort und Bild • Herausgegeben von Dr. Wilhelm v. Kries

Offiziere, Wissenschaftler und Männer der Presse haben an diesem Buch mitgearbeitet und enthüllen in Wort und Bild die tieferen Gründe für den Verfall des englischen Weltreiches. Aus dem Inhalt: Der Engländer ungeschminkt gesehen / Der Raubzug durch die Weltgeschichte / Bedrohtes Weltreich / England tödlich verwundbar / Welthandelskurve fällt / Die Seewege — Englands Schicksalsstraßen / Schiffahrt in Not / U-Boote voran! / Blitze aus den Wolken / Englands Kriege auf den Kontinenten / Der Union-Jack auf den Weltmeeren / Luftmacht Großbritannien — Alarm im Inselreich / Bomben auf die „unbesiegliche Flotte".

Viele Bilddokumente, Zeichnungen, Karten und Tabellen. 128 Seiten, kartoniert RM 1,–

IN DER GLEICHEN AUSSTATTUNG ERSCHIENEN

Luftsieg über Polen

Eine militärische Skizze • Von Major Dr. Freiherr v. Siegler
Mit einer Einführung von General der Flieger Löhr

Wertvolle militärische Aufzeichnungen über die selbständige Operation der Luftwaffe, die erstmalig in Polen durchgeführt wurde. Großes Karten- und Bildmaterial und viele Tabellen, die erstmalig in dieser Lückenlosigkeit veröffentlicht werden!

128 Seiten, kartoniert RM 1,–

Schlag auf Schlag

Die deutsche Luftwaffe in Polen • Herausgegeben von Dr. H. Eichelbaum, Major im Reichsluftfahrtminis erium

Kampfflieger, Jagdflieger, Stukaflieger, Aufklärer, Männer der Flak und der Luftnachrichten-Truppe erzählen, was sie im Feldzug der 18 Tage erlebt haben. Spannende Tatsachenberichte. Viele seltene Bilddokumente.

128 Seiten kartoniert RM 1,–

Schwert am Himmel

Vom Werden, Wachsen und Wirken der deutschen Luftwaffe
Herausgegeben von Dr. Orlovius
Oberregierungsrat im Reichsluftfahrtministerium

Die Leistung, die unsere Luftwaffe seit ihrem Bestehen vollbrachte, ihre Einsatzbereitschaft und ihr Schneid im Kampf sind in diesem Buch, in seinen Bildern, Karten und Erlebnissen zu einem einzigartigen Dokument zusammengefügt.

256 Seiten, kartoniert RM 2,–

AUSSERDEM: **ADLER-Liederheft**

Feldausgabe des Liederbuches der Luftwaffe

Die beliebtesten Lieder unserer Luftwaffe mit Noten für zweistimmigen Gesang. Viele Bilder. Kleines praktisches Format des Heftes, das man leicht einstecken kann.

32 Seiten, kartoniert 20 Pfennig

VERLAG SCHERL • BERLIN SW 68

1. Zur Krättigung des Haarwuchses
2. Gegen Schuppen und Haarausfall
3. Gegen schädliche Haarparasiten

Eine Aufnahme aus der Jugendzeit des Kommodore. Werner Mölders führt die junge Generation der Verwandschaft an. Der Vierte von links ist der jetzige Oberleutnant und Staffelkapitän Viktor Mölders — Privataufnahme (1)

Major Mölders erzählt sein Leben

Fortsetzung von Seite 508

führte ich Regie und malte die Bühne aus. Ich war ein recht vielseitiger Theatermann, und dem Generalfeldmarschall Milch hat unsere Tätigkeit so gut gefallen, daß er dem Leutnant Peterson und mir je einen Freiflug nach Griechenland schenkte. Fröhlich und unbeschwert flogen wir mit der deutschen Lufthansa dem sonnigen Süden zu und ließen die Erinnerungen an das Altertum, mit dem wir uns in der Schule weidlich hatten plagen müssen, auf uns einwirken.

Ich kam dann als Flugzeugführer zu einer Kampffliegerschule und schaukelte Beobachterschüler. Diesen Anfängern gegenüber kamen wir uns als steinalte Flugzeugführer schon recht erfahren vor und waren es schließlich auch. An Maschinen hatten wir damals die Heinkel 45 und 46, die Junkers W 34 und 52. Ich vergaß zu sagen, daß ich mit der Proklamation der Luftwaffe im März 1935 als Leutnant in die neue Luftwaffe übernommen worden war. Nach der Kampffliegerzeit wurde ich bestimmt, später an der Aufstellung einer Stukagruppe mitzuwirken. Mit mehreren anderen kam ich zur Vorbildung nach Schleißheim bei München. Wir flogen hier die Fokker D 13 und die Arado-Maschinen 64 und 65. Auch diese drei Monate Schleißheim waren schön und abwechslungsreich. Als Vorübung für die Stuka-Ausbildung übten wir mit diesen Jagdflugzeugen das Stürzen aus größerer Höhe. In 5000 Meter — das erschien uns damals schon als eine sehr große kriegsmäßige Höhe — pflegten wir die Mühlen auf den Kopf zu stellen und in die Tiefe zu brausen. Wir veranstalteten unter uns kleine Wettbewerbe, wer zuerst unten war. Wir haben das Stürzen manchmal ein wenig übertrieben. Ich bin einmal mit stark verbogenen Flächen gelandet und nahm mir nun doch vor, nicht mehr ganz so senkrecht zu stürzen, denn es ist häßlich, wenn ein Flugzeug in der Luft die Ohren anlegt.

Von Schleißheim wurde ich zum Geschwader Immelmann nach Schwerin versetzt. Als junger Offizier wurde ich organisatorisch sehr stark eingespannt. Unsere heute so vollendeten Fliegerhorste waren damals noch im Aufbau begriffen. Es gab mächtig viel Arbeit. Daneben hielt ich in den Schulen Werbevorträge für die Luftwaffe. Diese Schweriner Zeit brachte mir das, wovon ich in der Jugend immer geträumt hatte, das sorglose Leben als junger Leutnant.

Neben unserer ernsten Arbeit haben wir recht viel Unfug gemacht. Zur Verschönerung unseres Leutnantsdaseins hat meine kleine Trumpf junior erheblich beigetragen, die ich mir von meinen Ersparnissen gekauft hatte. In Schwerin haben wir jungen Leutnante die damals zum erstenmal auftretenden Glücksmänner des Winterhilfswerks populär gemacht. In einem Schweriner Lokal gingen sie von Tisch zu Tisch, ohne daß einer der schwerfälligen Spießbürger es für nötig gehalten hätte, in den Beutel zu greifen. Dem wollten wir abhelfen. Wir kauften so viele Lose, wie unsere Finanzen zur Not vertragen konnten, und siehe da, es war ein Gewinn von 20,— RM darunter. Nun wurden auch die guten Schweriner wach und kauften.

Im März 1936 wurde ich zu meinem Kommandeur befohlen.

„Mölders, Sie fliegen sofort mit sechs Arados 65 nach Lippstadt."

Auf meinen erstaunten Blick fügte der Kommandeur hinzu: „Zu einer Übung."

Ich schaute zum Fenster hinaus. Das Wetter war miserabel. Tiefziehende Wolken strichen über den Horst, und der Regen peitschte gegen die Fensterscheiben.

Der Kommandeur sagte: „Jawohl, mein Lieber, ich weiß, bei diesem Sauwetter fliegen wir im allgemeinen nicht, aber der Befehl kommt von oben, Sie müssen unter allen Umständen nach Lippstadt."

Befehl ist Befehl. Wir sechs sind nach Lippstadt geflogen, aber der Flug war alles andere als schön. Es war zeitweise die reinste Heckenspringerei, und wir waren alle froh, daß wir ohne Ausfall das Ziel erreicht hatten. Wenn uns schon dieser Befehl etwas sonderbar erschien, so staunten wir noch mehr, als wir in Lippstadt aus den Maschinen stiegen. Hier trug alles Stahlhelm und große Bewaffnung. Wir hatten keine Ahnung, was los war. Sollte inzwischen ein Krieg ausgebrochen sein?

(Fortsetzung folgt)

Oberstleutnant Grabmann

Oberstleutnant Höhne

Oberstleutnant Huth

Major Cramer

Hauptmann Pingel

Oberleutnant Müncheberg

Oberleutnant Ihlefeld

Aufn. Scherl-Bildendienst (2)

Wie sie das Ritterkreuz erwarben

Oberstleutnant Grabmann, der als Angehöriger der „Legion Condor" in Spanien sechs Luftsiege errungen hatte, hat während des Polenfeldzuges mit Erfolg eine Zerstörergruppe geführt und an den Kämpfen im Westen als Kommodore eines Zerstörergeschwaders teilgenommen. Am 18. Mai war Oberstleutnant Grabmann in einem Luftkampf westlich Douai abgeschossen worden und nach einem Fallschirmabsprung in französische Gefangenschaft geraten. Doch bereits sechs Tage später konnte er durch deutsche Panzerkräfte wieder befreit werden. Er übernahm sofort wieder die Führung seines Geschwaders, das in zahlreichen vor allem zum Schutz von Kampfverbänden durchgeführten Einsätzen gegen England die stattliche Zahl von über 500 Luftsiegen und Zerstörungen erringen konnte.

Oberstleutnant Höhne, der nach dem Tode Boeldes Führer der Jagdstaffel Boelcke war, hat bereits im Weltkriege als tapferer und erfolgreicher Jagdflieger sechs Gegner abgeschossen. Dann wurde er schwer verwundet und mußte die Jagdfliegerlaufbahn aufgeben. Beim Aufbau der neuen deutschen Luftwaffe bewährte sich der erfahrenere und willensstarke Offizier auf das beste in allen Dienststellen, vom Staffelkapitän im neuen Kampfgeschwader Boelcke bis zum Geschwader-Kommodore. Getreu der Tradition des Namens Boelcke hat Oberstleutnant Höhne mit der ganzen Kraft seiner starken Persönlichkeit und in rastloser unermüdlicher Arbeit die Kriegsschulung des ihm unterstellten Verbandes in mustergültiger Weise gefördert. Einsatzfreudig bis zum äußersten führte er seine Verbände, selbst an der Spitze fliegend, in den Kampf, namentlich dann, wenn harte Einsätze bevorstanden.

Oberstleutnant Huth hat sich als Führer eines Zerstörergeschwaders besonders verdient gemacht. Das von ihm geführte Geschwader kann den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, nach hervorragenden Waffentaten an der Ost- und Westfront im Kampf gegen England die ihm anvertrauten Kampf- und Sturzkampfverbände so sicher an ihre Ziele geleitet zu haben, daß sie trotz stärkster feindlicher Jagdabwehr ihre Aufträge mit einem Mindestmaß an Verlusten durchführen und erfüllen konnten. Am 18. August 1940 konnte das Geschwader bei einem Einsatz — wie es seinerzeit im Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht besonders bekanntgegeben wurde — 51 feindliche Flugzeuge abschießen. Diese glänzenden Waffentaten des Geschwaders sind in erster Linie dem Wirken seines Kommodore zu verdanken, der es verstand, durch kluge Fürsorge, durch sorgsame Schulung in der Kampftechnik und nicht zuletzt durch seine beispielhafte persönliche Führung die Männer seines Geschwaders mitzureißen.

Major Cramer hat bereits während des Polenfeldzuges als Staffelkapitän mehrere erfolgreiche Angriffe geflogen. Bei verschiedenen Einsätzen gegen die englische Flotte konnte er mit seiner Staffel schwere Treffer auf britische Schlachtschiffe erzielen. In Norwegen führte er seine Staffel auf den Flügen gegen die Engländer bei Andalsnes, Moldefjord und Drontheim. An der Spitze seines Verbandes flog er als Gruppenkommandeur gegen Boulogne, Le Havre, Amiens und Nantes. Seine Gruppe konnte mehr als 40 000 Tonnen Schiffsraum versenken.

Hauptmann Pingel wurde am 1. Oktober 1913 in [illegible] als Sohn eines Hotelbesitzers geboren. In Hambu[illegible] wurde er vom Infanterieregiment 10 in die Fliegertruppe übernommen. Nach mehreren Kommandos erfolgte seine Versetzung zum Horst-Wessel-Geschwader. Als Freiwilliger der Legion Condor ging er nach Spanien, von wo er mit dem Spanienkreuz in Gold, der Medaille de la Campana und der Medaille Militar ausgezeichnet in die Heimat zurückkehrte. Wegen hervorragender Leistungen als Jagdflieger wurde er zunächst zum Oberleutnant, 1938 zum Kapitän einer Jagdstaffel und am 1. April 1940 zum Hauptmann befördert, nachdem er am 16. Dezember 1939

Als Freiherr von Drais
das Fahrrad erfand, ahnte er nicht wie viel schneller heute der Radler ist. –

Wir wollen den Fortschritt ehren, zuweilen aber auch an früher denken – und an die Gemütlichkeit. Wohl dem, der noch Muße für eine beschauliche Stunde findet und sich dabei eines köstlichen Weinbrandes besinnt. Glücklich, wer zufrieden schmunzelt:

Dujardin
ist der alte geblieben!

Seit 1810
Uerdingen/Rh.

11/40

PERI-Balsam –
ein Gesichtswasser
für den Herrn!

Auch Männer sollten mehr für Ihre Haut tun! Überlegen Sie doch einmal, was Ihre Haut von morgens bis abends aushalten muß: Rasieren, ermüdende trockene Zimmerluft, Staub der Straße und Reise und vieles mehr! Darum sollten Sie Ihr Gesicht mit PERI-Balsam pflegen.

Tagsüber einige Tropfen PERI-Balsam von Fall zu Fall aufs Taschentuch geträufelt genügen, um damit die Haut von Staub und Bakterien zu reinigen.

Morgens nach der Rasur entfernt PERI-Balsam den Rasierschaum aus den Poren und nimmt der Haut die Spannung und Rötung.

Wohltuend werden Sie jedesmal die belebende und erfrischende Wirkung des herb-aromatischen PERI-Balsams empfinden.

PERI Balsam

das Hautwasser des gepflegten Herrn –
eine Wohltat nach dem Rasieren

DR. KORTHAUS • FRANKFURT a. M.

das Eiserne Kreuz II. Klasse und am 17. Oktober 1939 das Eiserne Kreuz I. Klasse erhalten hatte. Als vorbildlicher und tapferer Kommandeur einer Jagdgruppe konnte Hauptmann Pingel trotz heftiger feindlicher Gegenwehr im Luftkampf 15 Abschüsse erzielen.

Oberleutnant Münchеberg ist der Sohn eines norddeutschen Landwirtes. Er wurde am 31. Dezember 1918 in Friedrichshof in Pommern geboren, besuchte von 1928 bis 1936 das Realgymnasium in Dramburg, wo er auch das Reifezeugnis erhielt. Am 4. Dezember 1936 trat er als Fahnenjunker in die Luftkriegsschule Dresden ein. Am 1. August 1937 wurde er zum Unteroffizier und am 16. Dezember des gleichen Jahres nach Beendigung seiner fliegerischen Ausbildung zum Fähnrich ernannt. Am 1. Juli 1938 wurde er als Flugzeugführer in ein Jagdgeschwader versetzt. Seine Beförderung zum Oberfähnrich erfolgte am 13. September 1938. Bereits am 8. November des gleichen Jahres wurde er zum Leutnant befördert. Wegen besonderer Verdienste wurde er schließlich am 19. Juli 1940 außer der Reihe zum Oberleutnant befördert. Er hat sich wiederholt vor dem Feind hervorgetan und bei zahlreichen Angriffsflügen großen persönlichen Schneid und hervorragende Tapferkeit bewiesen.

Oberleutnant Ihlefeld stammt gleichfalls aus Pommern. Er wurde am 1. Juni 1914 zu Pinnow, Kreis Randow, als Sohn eines Landarbeiters geboren. Nach dem Besuch der Volksschule in Pinnow trat er zunächst bei einem Schlossermeister in die Lehre. Am 1. April 1939 trat er in das Infanterieregiment 5 zu Stettin ein, von wo aus er 1934 zur Fliegertechnischen Schule Jüterbog versetzt wurde. Nachdem er zum Gefreiten ernannt und in ein Jagdgeschwader versetzt worden war, wurde er am 1. Oktober 1935 zum Unteroffizier befördert. Er erhielt dann seine fliegerische Ausbildung, um als Flugzeugführer [illegible] Fliegerschule Braunschweig kommandiert zu werden. 1937 erfolgte seine Ausbildung zum Jagdflugzeugführer. Ein Jahr später ging er als Freiwilliger der „Legion Condor" nach Spanien, wo er am 1. Juli 1938 zum Feldwebel befördert wurde. Wegen besonderer Verdienste erhielt er das Spanienkreuz in Gold. Seine besonderen Verdienste führten seine Beförderung zum Leutnant am 20. August 1939 herbei. Bereits am 1. Juli 1940 wurde er zum Oberleutnant befördert, nachdem er am 31. Mai 1939 in Anerkennung seiner besonderer Leistungen ein vorgerücktes Rangdienstalter als Leutnant erhalten hatte.

Sturm auf die „Adler"-Schau

Berlin trifft sich in den Reichshallen

Deutschlands jüngste Waffengattung ist heute auch die volkstümlichste. Seit den Tagen, da unsere Bombengeschwader die polnischen Flugplätze vernichteten und jede Verbindung zwischen den einzelnen polnischen Armeen zerschnitten, ist der Ruhm unserer Luftwaffe von Sieg zu Sieg gewachsen. Bewährungsproben von unerhörtem Ausmaß haben unsere Flieger in kurzer Zeit glänzend bestanden, und vollends jetzt, da der Kampf des Reiches gegen England zu einem wesentlichen Teil von der deutschen Luftwaffe getragen wird, sind Leben und Taten ihrer Angehörigen in aller Munde.

So kann es nicht Wunder nehmen, daß jeden Morgen um 10.00 Uhr, wenn die „Adler-Ausstellung" in den Reichshallen ihre Tore öffnet, die beiden Flugzeuge, die auf dem Dönhoffplatz aufgestellt sind, einen beträchtlichen Teil ihrer Zuschauer verlieren, weil die Ausstellungsräume in der Leipziger Straße zum unentgeltlichen Besuch locken. Was auch dem absoluten Laien auf fliegerischem Gebiet nach einem Gang durch die vier Abteilungen der Ausstellung klar sein wird, das ist die gerade Linie der Entwicklung, die über den bloß-technischen Fortschritt hinaus die Erfolge aufzeigen, denen sich deutscher Forscher- und Fliegergeist in seinem unablässigen Bemühen um die Bewältigung des Luftraumes stolz und freudig rühmen kann.

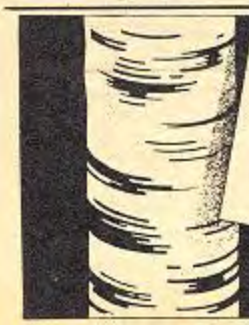
Das Erdgeschoß zeigt vor allem Flugzeuge und Flugzeugmodelle. Da ist der Fokker-Dreidecker, wie er vom unsterblichen Richthofen im Weltkrieg geflogen wurde, da ist das Messerschmitt-Jagdflugzeug Me 109, mit dem Flugkapitän Wendel den absoluten Weltrekord mit 755 km/st hält, das Heinkel-Jagdflugzeug He 112 U steht da, das unter der Flugkunst eines Udet und Dieterle Schnelligkeitsrekorde aufstellte, und auch die Henschel Hs 123, Sturzbomber und Schlachtflugzeug, fehlt nicht in der Reihe, die vollständig zu nennen hier unmöglich ist. An den Wänden leiten großflächige Fotos von gewaltigen Ruinen belgischer und französischer Städte zu den Beutestücken über, die aus dem jetzigen Kriege, der höchsten Bewährungsprobe jeder Waffe, stammen. Eine englische „Hurricane" ist darunter, ein polnisches Mehrzweckeflugzeug, und der welken Haut eines englischen Fesselballons gegenüber steht ein französisches Horchgerät, dessen phantastische Form etwas von der Magie dieses überdimensionalen Ohres auszudrücken scheint.

Das Obergeschoß zeigt die Preise des großen Preisausschreibens, das „Der Adler" in seinen letzten beiden Heften veranstaltet. Geht man zwischen ihnen hindurch, so kann man im Zweifel sein, wodurch sie stärker zum Lösen der Aufgaben anreizen, durch ihre unübersehbare Menge — es sind 1000 Preise — oder durch die Vielfalt im Gegenständlichen, die beinahe alles umgreift, was sich einer oder eine wünschen kann. Die Wassersportler kommen mit dem 1. Preis, einem Jollenkreuzer, ebenso auf ihre Kosten wie die Vagabunden der Lüfte, für die das geschlossene Segelflugzeug oder der fabelhafte Werkzeugschrank zum Bau von Segelflugzeugen gedacht ist.

Schließlich zeigt eine vierte und letzte Abteilung die Stände der deutschen Lufthansa, des NS-Fliegerkorps, der Lehrmittelstelle für Luftfahrttechnik und der fliegerischen Vorschulen. Sicherlich ist es kein Zufall, daß man gerade in dieser Abteilung am meisten den Uniformen unserer Hitlerjungen begegnet. Ihre leuchtenden Augen verraten, daß sie eins vor allem lernen wollen — das Fliegen nämlich. So hat sich für den, der mit offenen Augen diese Schau durchschritt, das Bild von Deutschlands fliegerischen Leistungen abgerundet, und mancher wird in Zukunft den Bericht des OKW von der Schlacht über England mit größerem Verständnis lesen als bisher.

Wenn du den „Adler" gelesen hast, schicke ihn an Soldaten, die du kennst, oder gib ihn beim zuständigen Blockleiter der NSDAP zur Weitersendung an die Front ab. Die Front dankt es dir

Wenn Du auf die Reise gehst, vergiß nicht die natürlichen Energiespender Dextro-Energen – sie erfrischen und stärken Dich.



Ein Sonnenaufgang nein 16 Min. voll!

Dralle

Zuverlässig wirksam bei allen Haarschäden
und zugleich eine wundervolle Erfrischung:
Dr. Dralle's Birkenwasser.

Wird es die Emil-Lucie schaffen?

PK **Aufregende Nachtstunden im Gefechtsstand einer Kampfgruppe**

Es ist stets der gleichbleibende und doch immer wieder jedes Fliegerherz höher schlagen lassende Augenblick, wenn Kette auf Kette sich vom Boden abhebt, wenn eine Staffel nach der anderen mit dröhnenden Motoren im Dunst des nördlichen Horizonts verschwindet. Und dann kommt die seltsam stille Minute, in der das Rollfeld gleichsam wie mit einem weichen, dicken Tuch überspannt daliegt. Die plötzlich eingetretene Ruhe teilt sich den Zurückbleibenden mit. Wir starren in die Ferne, dorthin, wo das letzte Pünktchen soeben vom Grau des Himmels aufgesogen zu sein scheint. Unsere Gedanken fliegen dann mit den Kameraden, wie schon so oft, und unsere Wünsche sind dann immer die gleichen: Glückliche, erfolgreiche Heimkehr! Mit heilen Knochen, mit heilen Maschinen!

Sämtliche Flugzeuge der Gruppe sind, wie in den letzten Wochen fast täglich, zum Feindflug gestartet. Der Kommandeur begibt sich mit seinen Offizieren zum Gefechtsstand. Die Wände bedecken Karten, Zeichnungen, Tabellen aller Art. Ein großer Tisch mit einer gleich großen Karte ist der Mittelpunkt der nächsten Stunden. Mit der Rückkehr der ersten Maschine ist vor vier Stunden nicht zu rechnen, denn das Ziel ist die Hafenanlage von Liverpool, der Himmel ist stark bewölkt, und es bläst ein steifer Südwestwind.

Die Unterhaltung in der Wartezeit dreht sich fast immer um das gleiche Thema. Kann man sich's anders denken, als daß hauptsächlich die letzten Einsätze, die letzten Erfolge, Theorie und Praxis der Taktik, sowie die politischen Ereignisse den Gesprächsstoff bilden? Klar, der Humor ist keineswegs verbannt aus diesem Raum. Die Heiterkeit junger Herzen hilft über die Wartezeit hinweg.

Der Kommandeur blickt häufiger als die anderen auf die Armbanduhr. „So", meint er, „die ersten Bomben dürften gefallen sein!"

Wir alle kennen diese Voraussagen und Berechnungen, nicken stumm und warten, warten, bis die erste Maschine von ihrem Einsatz zurückkehrt.

Die Unterhaltung wird plötzlich vom Schrillen eines Fernsprechers unterbrochen. Der Wachhabende gibt die Meldung durch, daß ein Flugzeug wegen Motorschadens umkehren mußte, auf dem Rückflug aber einen Flugplatz auf der Südwestspitze des Britischen Inseln mit Bomben belegt hat.

Wenig später kennen wir den genauen Standort der Maschine und können nun leicht ausrechnen, wann sie in den Horst einschweben wird. Und richtig, eine halbe Stunde später, pünktlich wie die Eisenbahn, ist sie da.

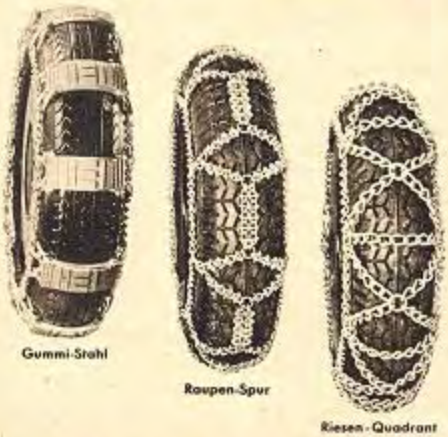
Trotz des einen kranken Motors brachte der Kommandant des Flugzeugs die „scharfen Brüder" nicht wieder mit nach Hause, sondern lud sie wohlgezielt auf einem wichtigen feindlichen Flugplatz ab. Starke Explosionen und Brände sind beobachtet worden.

Inzwischen ist in den Spätnachmittag die Dämmerung hereingebrochen. Und aus der Dämmerung wurde stockfinstere Nacht. Tiefliegende Wolkenbänke jagen über den Himmel, bleich scheint zeitweilig der Mond. Von der nahen Küste hört man die Brandung rollen. Aber vier Stunden sind die „Vögel" bereits unterwegs. Es kann nicht mehr lange dauern, dann müssen die ersten Flugzeuge einfallen.

Da rasselt wieder ein Telephon. Der Wachhabende hat von der Emil-Lucie einen Funkspruch aufgefangen, der besagt, daß das Flugzeug kurz nach dem Angriff Motorschaden bekommen hat. Im Quadrat XY kriecht es mit nur einer Luftschraube in Richtung Heimat weiter.

Diese Meldung löst im Gefechtsstand Alarm aus. Theoretische Berechnungen an Hand von Zirkeln, Lineal, Uhrzeit und Tabelle, dazu die Erfahrungen der anwesenden Flieger ergeben, daß sich die Emil-Lucie dort hoch oben zwischen Island und England in einer wenig erfreulichen Lage befindet. Erneute Berechnungen, erneutes Diskutieren — aber jeder macht eine bedenkliche Miene, denn der Weg nach dem Heimatort ist verdammt weit, und der Sprit muß von Stunde zu Stunde immer knapper werden. Ja, so wird es schließlich kommen: Mitten über dem Kanal muß sie unweigerlich absacken und in den Bach fallen. Im Augenblick aber kann nicht geholfen werden, weil die

Hetz-Gummistahl- und Stahl-Gleitschutzketten



DRP. DRGM. und Auslandspatente

bieten dank ihrer modernen Konstruktion **höchste Sicherheit und Schutz** für Mensch und Material – im Kampf um die Vorwärtsbewegung bei unwegsamem Gelände — Schnee — Eis

Tausendfach im Frieden und Krieg bewährt

Hergestellt im modernsten Kettenwerk auf der Grundlage deutscher Qualitätsarbeit!

Der unentbehrliche Gleitschutz für alle Kraftfahrzeuge

Verlangen Sie den neuesten Prospekt A!

Fritz Hetz, Kettenfabrik • Ettlingen (Baden)

Gegen Asthma und Bronchitis
Breitkreutz Asthma Pulver zum Einnehmen
Wirkt anfallbeseitigend — lösend — beruhigend — guter Nachtschlaf — bestens begutachtet — ärztlich erprobt — begeisterte Anerkennungen — Überzeugen Sie sich von der Wirkung — Packung RM 1.46 in Apotheken — Falls nicht erhältlich oder wegen Gratisprobe schreibe man an Breitkreutz Komm.-Ges., Bln.-Tempeln. I 31a, Rumeyplan 46

Buch der Flieger SONNICHSEN
Das Flugzeug
Umfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Flugwerk, Ausrüstung, elektr. Anlagen, Anzeigegeräte, FT-Anlage, Instandsetzungsarbeiten u. Betriebsmaßnahmen. 898 Seiten mit über 750 Abbildungen, 12 teils mehrfarbigen Tafeln und einer Beilage „Deutsche Flugzeugmuster". Ganzleinenband RM 27,— spesenfrei od. monatlich RM 3,—. Erfüll.-Ort: Berlin-Tempelhof. Walther Freund & Co., Berlin SW 11 / Ad. Postscheckkonto: Berlin 7305 Spezialprospekt frei. — Werber gesucht!

„Unsterbliche Front"
1 Bücher vom Heldengang des deutschen Volkes im großen Kriege. I. u. II. Kassette mit je 5 Ganzleinenbänden. Inhalt: I. Ettighoffer: Eine Armee meutert, Ettighoffer: Nacht über Stirr, Ettighoffer: Verdun, das große Gericht, v. Lang: Sperrfeuer um Deutschland, Ettighoffer: Gespenster am Toten Mann, II. Ettighoffer: Sturm 1918, Laur: Der Kampf um die Dardanellen, Ettighoffer: Von der Tautologie zum Leben, v. Salomon: Die Geächteten, Goetz: Wir fahren den Tod. Die I. Buchkassette kostet nur RM 17,75, die II. Buchkassette nur RM 18,65 und ist ohne Preisaufschlag zu beziehen gegen Monatsraten von je RM 2,— pro Kassette. Bei Bezug beider Ausgaben beträgt die Monatsrate RM 3,60. Die erste Rate ist zahlbar bei Lieferung. Erfüllungsort ist Dortmund.
Nur RM 2.- monatlich
Buchhandlung F. Erdmann, Dortmund 47 Gutenbergstr. 35 Postfach 307

ZEISS IKON
Contax
Eingebauter Belichtungsmesser. Entfernungsmesser und Sucher im Meßsucher zu einem Durchblick vereint. Schlitzverschluß aus Metall bis 1/1250 Sekunde. 24×36 mm
Meisteraufnahmen durch diese drei: Zeiss Ikon Camera, Zeiss Objektiv, Zeiss Ikon Film!

Entfernung zu groß ist. Also abwarten, ob neue Funksprüche kommen.
Die Unterhaltung im Gefechtsstand ebbt langsam ab, dagegen wird der Tabaksqualm im Zimmer immer undurchdringlicher. Da tut ein tiefer Atemzug in der frischen Herbstluft wohl. Während man die Ohren spitzt und die Augen nach den heimkehrenden Kameraden Ausschau halten, sehen wir auch schon die Positionslaternen der ersten Maschinen wie Sterne flimmern. Dicht über uns braust ein dunkler Schatten hinweg. Glatte Landung. Wenige Minuten später steht der Flugzeugkommandant vor seinem Gruppenkommandeur und erstattet ihm kurz und bündig die Einsatzmeldung: Starke Bewölkung beim Anflug, heftige Flakabwehr, geringe Abwehr durch Jäger, Lage der Bomben, beobachtete Geleitzüge auf dem Rückflug. Solche und ähnliche Angaben nimmt der Kommandeur entgegen, stellt diese und jene Frage und nickt zustimmend, wenn er eine ebenso präzise Antwort erhält.
In kurzen Abständen kehren nun die eingesetzten Flugzeuge zurück. Ununterbrochen dröhnt und brummt es vom Rollfeld her, und ein Kommandant nach dem anderen kann seine Erfolgsmeldung abgeben. Die riesigen Docks und sonstigen Hafenanlagen von Liverpool haben die scharfen Hiebe der deutschen Luftwaffe heute zu spüren bekommen. Zahlreiche Brandbomben haben Feuersbrünste entfacht, die Reihen der Sprengbomben haben nicht weniger gut gesessen. So rundet sich das Bild des heutigen Einsatzes zu einem vollen Erfolg ab. Der Kommandeur kann mit dem abgeschlossenen Einsatz zufrieden sein — und doch hellt sich sein Gesicht nicht auf. Wird die Emil-Lucie es schaffen? Wird der Sprit ausreichen? Kann die Maschine die Höhe halten? Immer wieder hat er die zurückgekehrten Männer gefragt, ob sie das Flugzeug des Leutnants H. gesichtet haben, aber stets mußten sie verneinen. Sechs Stunden sind schon verstrichen. Die Uhr zeigt schon die Mitternacht an. Quälend langsam verrinnt Minute nach Minute.
Man weiß sehr wohl, daß das Flugzeug mit einem Motor nur eine geringe Geschwindigkeit haben kann, daß der Motor so und soviel Brennstoff verbraucht, und daß die vier Mann da und da sein müßten. — Sein müßten. — Ja, was kann nicht alles unterwegs geschehen. Die Theorie hat auch hier ihre grauen Schattenseiten.
Die Funkstelle wird gefragt, ob noch Verbindung besteht. Jawohl, aber man hört nur ein leises Piepsen. Ein Funkspruch kam unvollständig an und war nicht zu entziffern. Sollte zu allem Überfluß auch noch die FT-Anlage beschädigt sein? Und doch muß die Maschine noch in der Luft hängen. Also ist immer noch Hoffnung vorhanden. Der Uhrzeiger rückt erbarmungslos weiter. Sieben Stunden ist der Vogel unterwegs. Für sieben Stunden und zwanzig Minuten ist theoretisch die höchstmögliche Flugzeit berechnet worden. Unerwartet ruft der Wachhabende an: „Emil-Lucie gibt durch: Vermutliche Landung in einer Stunde dreißig Minuten, Standort X-Grad nördlicher Breite, X-Grad westlicher Länge!"
Wir sind sprachlos und erfreut selbstverständlich zugleich. Also kann noch alles gut gehen. Aber wo kriegen die Männer soviel Sprit her? Er müßte doch nach dieser Zeit schon längst verbraucht sein. Sollte die Mannschaft vielleicht in den Tank . . . ? Irgend jemand wirft diese humorige Frage auf, die ein befreiendes Lachen auslöst. Die Stimmung ist nicht mehr so niedergedrückt wie zu Anfang.
Die Feststellung ergibt, daß die Maschine im Augenblick des aufgefangenen Funkspruches mitten über dem Kanal gewesen sein muß. Die Entfernung beträgt noch rund 200 Kilometer. Eine verflixte Ecke! Ob die Brennstoffuhr nicht richtig anzeigt, ob man sich geirrt hat? Der Fall

Alle Arten von Berufswäsche immer mit dem fettlösenden IMI waschen. Durch seine reinigende Wirkung ist IMI das gegebene Mittel, Seife zu sparen.

In der roten Holzschachtel mit dem gelben Etikett:

Dr. Sprangers Heilsalbe

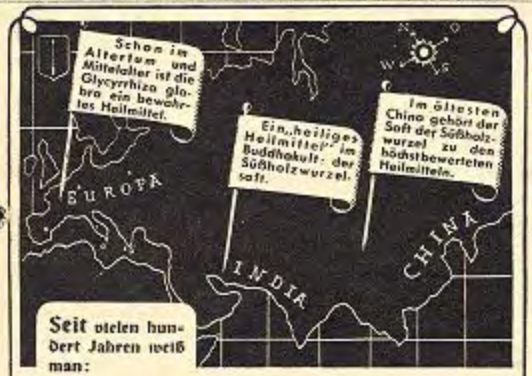
Das alte zuverlässige Hausmittel!

Nach Originalvorschrift seit 67 Jahren hergestellt

Schmerzlindernd, kühlend und heilend. Geschwüre gehen gelinde auf. Auch bei Wunden jeglicher Art und Verletzungen, bei Anschlägen, Flechten und Beinleiden, bei Entzündungen hat sich die Salbe aufs beste bewährt.

Für 60 Pfennig in allen Apotheken erhältlich

Dr. Sprangers Ww. G. m. b. H., Neubrandenburg i. Meckl.



Seit vielen hundert Jahren weiß man:

der schmackhafte Saft der Süßholzwurzel Glycyrrhiza glabra enthält lindernde Wirkstoffe – die Pfefferminze birgt das entzündungswidrige und schmerzstillende Menthol. Beide vereint Rheila . . . Rheila ist wertvoll. Schon zwei Rheila helfen – schützen vor Erkältungen – nützen bei Husten und Heiserkeit. Rheila ist sparsam – es genügen **schon 2 Rheila** mehrmals täglich

In Apoth. u. Drog. nur Orig.-Pack. zu RM. 0.50 und 1.-

Wie Kopfschmerzen entstehen und wie sie verschwinden . . .

Es gibt drei Hauptursachen für die Entstehung der üblichen Kopfschmerzen: Störungen des Blutkreislaufes, Krampfzustände in den Kopfmuskeln oder Krampfzustände im Darm. Es ist ein großer Vorzug der Spalt-Tabletten, daß sie auf alle drei Funktionen einwirken. Aus dieser Tatsache, daß Spalt-Tabletten auch diese Ursachen der Kopfschmerzen erfassen, erklären sich zum großen Teil ihre Erfolge bei Bekämpfung derartiger Kopfschmerzen.

Zu haben in allen Apotheken

Neue Kaufmännische Bücherei

Das große umfassend lehrbücherliche Lehr- u. Nachschlagewerk
Gesamtumfang 3544 Seiten

Aus dem Inhalt: Organisation, Rechnungstechnik, Abschluß u. Auswertung der doppelten Buchhaltung – Bilanzen u. besonderen Anhalt – Beispiele für schwierige Fälle der Buchhaltung – Scheck-, Wechsel- u. Zahlungsverkehr – Das Kreditgeschäft – Die Wertpapiere – Börsenliches u. Bankrecht – Grundeigentumsrecht – Rechtspflege u. d. ordentlichen Gerichten – Zwangsvollstreckungsrecht – Musterbriefe aus allen Briefgattungen des Geschäftsverkehrs – Sprache und Stil des Geschäftsbriefes – Deutsch. Satzwörterbuch f. d. Schriftverkehr.

Zahlreiche freiwillige Anerkennungen beweisen, daß die neue erschöpfende Fachlehren bearbeitete Bücherei musterhaft und leicht verständlich ist. Der Preis der **achtbändigen, in Halbleder gebundenen** Bücherei ist 44.– RM.

Auf Wunsch Monatsraten v. nur 5.– RM. 1. Rate bei Lieferung. Das ganze Werk wird sofort gelief. Erf.-Art: Ills. Lichterfelde

R. Wichert, Buchhdlg., **Berlin-Lichterfelde 1/2**

Mein Kampf

Jubiläumsausgabe z. 50. Geburtstag des Führers, Großformat, Ganzledereinband, Goldschnitt, Geschenkkassette, RM 32.–, (mtl. RM 5.–) Sichern Sie sich dies einmalige Dokument aus großer Zeit!

Noch lieferbar!

K. Walter Thomas, Inh. J. Brandts
Leipzig-C 1-4, Hindenburgstr. 13

Reichsanerkannte **Ingenieurschule der Seestadt Wismar 10**
(Ingenieur-Akademie Wismar)
Flugzeugbau
Maschinenbau - Elektrotechnik
Leichtbau: Autobau • Flugzeugbau

Technisches Wissen

(Taschenbau) Selbst-Unterrichtswerk (25 Teile, 1800 Seiten, 300 Abbildg.) z. Vorbereitg. auf Prüfungen m. prakt. Anleitg. f. Werks- u. Betriebsangehörige. Probeheft A kostenl. **Auge-Verlag, Leipzig W 35**

Bettfedern

Ia. daun. Qual. Gratis-Muster Christl Nachf. Chan Bay 43

Bandonions Konzertinas Piano-Akkordions

7a bah. j. jed. Musikgeschäft. Musik. Ratenzahlungen. Verlangen Sie sof. Katal. gratis.

Alfred Arnold
Carlsfeld / Erzgebirge 58
Bandonion-, Konzertina- u. Piano-Akkordion-Fabrik

Herzklopfen

Atemnot, Schwindelanfälle, Arterienverkalkung, Wassersucht, Angstgefühl stellt der Arzt fest. Schon vielen hat der bewährte Loebel-Herzsaft die gewünschte Besserung und Störung des Herzens gebracht. Warum zaudern Sie sich noch damit? Packung 2.10 RM. in Apotheken. Verlangen Sie sofort die kostenlose Aufklärungsschrift von Dr. Rentschler & Co. Laupheim 460 Wtbg.

Musikinstrumente?

Dann **Wilh. Kruse** Markneukirchen Nr. 21 i. Königreich Sa.

Das Haus für Volks- und Hausmusik.

Bezugsquellennachweis durch die GEMA

Kostenloses Katalog-Angebot

Ausschneiden und im Umschlag als Drucksache (Porto 3 Pfg.) einsenden!

Gutschein!

An das Ruslinsche Lehrinstitut für Fernunterricht, Potsdam, Tor 792

Ich wünsche eine **unverbindliche Ansichtssendung** von dem unterstrichenen Lehrgang:

Höhere Schulbildung
nach neuen Schulformen:
Mittelschulreife (mittlere Reife) an Mittelschulen
Abiturientenexamen
Oberschule a) sprachl. Zweig b) naturw.-mathem. Zweig
Oberschule für Mädchen
Gymnasium
Wirtschaftsoberschule
nach alten Schulformen:
Realgymnasium
Deutsche Oberschule
Oberrealschule

Kaufmännische Ausbildung
Zweijährige Handelsschule
Höhere Handelsschule
Kaufmann
Handlungsgehilfe
Handlungsgehilfen-Prüfung

Fremdsprachen
Englisch Italienisch
Französisch Spanisch
Latein Griechisch

Lehrwerke für Wehrmachtangehörige
Abschlußprüfung 1
Abschlußprüfung 2

Allgemeinbildung für Beamte
für den einfachen, mittleren und gehobenen Dienst

Musiktheorie
Konservatorium
Schule des Gesanges

Technik
Maschinentechniker
Maschineningenieur
Werkmeister
Betriebsingenieur

Technik
Betriebskaufmann im Maschinenbau u. a.
Ingenieurkaufmann
Techniker für das Kraftfahrwesen
Elektrotechniker
Funkingenieur
Techniker im Flugzeugbau
Ingenieur im Flugzeugbau
Werkmeister der Feinmechanischen Technik
Techniker d. Feinmechanik
Maurerpolier
Installationstechniker
Hochbautechniker
Tiefbautechniker
Vermessungstechniker u. a.

Handwerker-Lehrgänge
z. Vorbereitg. auf d. Meisterprüfung (Beruf angeben)

Probe-Nr. d. **„Rustin-Nachrichten"**, Fachzeitschr. f. Fernunterricht (m. Erfolgsbericht.), gratis!

Name: ..... Beruf u. Alter: .....

Ort, Straße u. Nr.: .....

Eine Erfahrung...
zur Hautpflege: D.D.D. Hautmittel

D.D.D. hilft die Haut glatt und schön zu machen und sie von Pickeln, Flecken, großen Poren, Mitessern und ähnlichen Hautschäden zu befreien. Es wirkt erfrischend und ist angenehm im Geruch. Seit vielen Jahren bewährt. Zu haben in allen Apotheken ab 1,36 RM die Flasche. Prospekt K 295 durch D.D.D.-Laboratorium, Berlin W 62, Kleiststraße 34

D.D.D. Hautmittel

ohne Punkte

Damen-Capes, ca. RM 24.–
Damen-Mäntel „ „ 32.–
Kapuze „ „ 2.00
Herren-Mäntel „ „ 29.–
wasserdicht, u. federleicht, eleganter Sportschnitt. Noch heute bestellen. Bei Nichtgefallen Geld zurück. HOHL-Berlin, Friedrichstr. 63

wird immer rätselhafter. Doch zum langen Überlegen ist keine Zeit mehr. Jetzt muß gehandelt werden, will man die Kameraden retten.

Kurz nach dem Auffangen des Funkspruchs weiß bereits der Seenotdienst Bescheid. Ein Seenotflugzeug und ein Seenotboot werden „unter Dampf" gehalten, um sofort starten zu können, falls die Emil-Lucie in den Bach fällt. Gleichzeitig wird der Flak Meldung gegeben, unsere Maschine nicht zu beschießen. Auch die Flugwachen an der Küste werden beauftragt, nach unserer Emil-Lucie Ausschau zu halten.

Die Spannung im Gefechtsstand ist auf ihrem Höhepunkt angelangt. Schafft der eine Motor es noch, reicht der Sprit noch aus? Es sind bange Viertelstunden, die jetzt dahinschleichen.

Der Himmel hat sich wieder mit grauschwarzen Wolken überzogen. Man kann kaum eine Hand vor Augen sehen. Der Herbststurm heult um die Hausecke. Man möchte kaum einen Hund hinausjagen. Und in diesem Wetter sollen unsere Kameraden auf See notlanden? Wir mögen diese Gedanken nicht weiter ausspinnen.

Kurz nach zwei Uhr meldet sich der Wachhabende. Das erwartete Flugzeug ist etwa zwanzig Kilometer vom Flugplatz entfernt. Wir atmen auf. Vier bis fünf Leuchtraketen steigen in die dunkle Nacht und beleuchten das Rollfeld taghell. Die Randbefeuerung glimmt ebenfalls auf. Und jetzt blitzen zwei grüne Sterne auf. Das Signal, daß gelandet werden kann.

Aber vom Flugzeug ist immer noch nichts zu sehen und zu hören. Unsere Augen bohren sich in die Dunkelheit. Wir bleiben alle auf einem Fleck stehen und lauschen angestrengt nach dem Norden. Von dort her müssen unsere Kameraden kommen.

Da — zwei winzige Lichter. Und jetzt ein großes gelbes. Das ist der Scheinwerfer der Emil-Lucie. Ein ganz leises Brummen ist zu hören. Tatsächlich, nur ein Motor arbeitet. Die andere Latte steht still. Nun schaltet der Flugzeugführer das Gas ab, die Maschine bluddert, setzt auf — rollt aus — steht. Der Flugzeugführer braucht nicht einmal den einen Motor abzustellen, denn er arbeitet sowieso nicht mehr. Der Sprit ist restlos alle. Die Emil-Lucie ist mit dem letzten Tropfen heimgekommen.

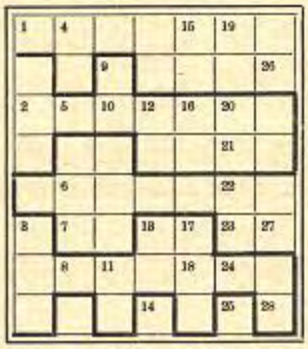
Uns allen fallen Zentnergewichte vom Herzen!

Mit strahlenden Gesichtern stehen der Flugzeugführer und der Beobachter vor dem Gruppenkommandeur, der sie zu ihrer hervorragenden Leistung mit festem Handdruck beglückwünscht. Und nun erfahren wir, daß eine Spitfire den einen Motor außer Betrieb setzte und daß die Maschine laufend absackte. In geringer Höhe mit stark verminderter Geschwindigkeit mußte der Heimflug über dem Wasser angetreten werden. Obwohl der Motor über das Maß beansprucht worden ist, hat er Maschine und Mannschaft sicher nach Hause gebracht. Mehr als acht Stunden ist der brave Vogel unterwegs gewesen. Damit ist eine Leistung vollbracht worden, an die keiner geglaubt hat. Deutsche Flugzeuge und deutsche Flieger haben sich wieder einmal glänzend bewährt.

Johann Jörgensen

Denken—

Kreuzspruchrätsel



In die Felder der Figur sind derart Buchstaben ein zu setzen, daß sich in den senkrechten Reihen Wörter der angegebenen Bedeutung ergeben, die sich teilweise überschneiden und am Ende einer Senkrechten zum Anfang der nächstfolgenden hinübergehen. Bei richtiger Lösung ergeben die Buchstaben auf dem fetten Linienzug, der im Zickzack von

Togal gegen **Ischias**

Togal ist hervorragend bewährt bei
Rheuma | **Nerven- und Kopfschmerz**
Ischias | **Erkältungen**
Hexenschuß

Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten u. Kliniken seit 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch — aber nehmen Sie nur Togal!

In allen Apotheken

Kostenlos erhalten Sie das interessante, farbig illustrierte Buch „Der Kampf gegen den Schmerz", ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München 394

So leicht und einfach

werden kleine Verletzungen mit dem praktischen Schnellverband „Hansaplast elastisch" verschlossen. Weil dieser Verband **quer**-elastisch ist, kann er allen Bewegungen folgen, ohne beim Arbeiten zu behindern. Leicht gedehnt aufgelegt, zieht er die Wunde zusammen, schützt sie und fördert die Heilung. Achten Sie auf den Namen „**Hansa**plast", denn „Hansaplast elastisch" ist **quer**-elastisch, und **darauf** kommt es an!

Hansaplast-elastisch D.R.P.

Jeder braucht sie:

Vonder: Naturmedizin 600 Seit. m. üb. 500 Abb. u. 24 mehrf. Taf. Leicht. Nachschlagen. Hauptgruppen: Krankheitslehre der Naturmedizin. Heilanwendg. Krankenernährung u. Naturmedizin. Heilkräuter. Befruchtung, Schwangersch. Geburt u. Wochenb. Bar 28.–, in Raten 29.40 RM, v. 3.– RM monatl. an. 1. Rate bei Lieferung. Lief. durch Buchhdlg. **Leipzig C 1/5**

Meyers Großer Hausatlas. Großformat 35×42 mit d. neuesten Grenzen, 213 mehrf. Haupt- u. Nebenkt. Register m. üb. 100 000 geogr. Namen. Großraumkarten, Beigegebiete, Interess. Sonderkart. (Wirtschaft, Kolonien usw.). Preis 17.50 RM, i. Mindestmon.-Raten von 3.– RM an zahlb. Erfüllungsort Leipzig. Lief. durch Buchhdlg. **Carl Heinz Finking,** Leipzig C 1, Reudnitzer Straße 1-7.

Flug- u. Schiffs-Modellbau Baupläne, Werkstoffe. Kat. grat. **J. BRENDEL** Limburgerhof 7 Pfalz

Inserieren bringt Gewinn

Für Kameradschaftsabende und Kompaniefeiern. Gute Vortrags- und Unterhaltungsbücher. Musikalische Aufführungen. Neue Soldatenspiele. Katalog W 2 kostenfrei! **O. Danner, Mühlhausen i. Thür.**

UNIFORM-DEGNER Berlin, Saarlandstr. 103 Nur Nachnahme

Sprich und schreibe richtig Deutsch!

Wer falsch spricht, wird belächelt. Fehlerhafte Briefe bleiben ohne Erfolg, zerstören gute Verbindungen. Vermeiden Sie das! Bestellen Sie das Lehrbuch: **„Sprich und schreibe richtig Deutsch" mit Wörterbuch** nach den neuesten amtlichen Regeln. Es beantwortet alle Zweifelsfragen: mir oder mich, Sie oder Ihnen, guter oder schlechter Satz, Komma oder keine, große oder kleine Buchstabe, ß oder ss usw. 320 Seiten, in Halbleinen gebunden, RM 4.45 einschließlich Porto (Nachnahme RM 4.75).

Buchversand Gutenberg Dresden-D 356 (Inhaber: Emil Rudolph)

Die weltberühmte **HOHNER** Grafikkatalog 64 Seiten, insgesamt 162 Abb., alle Instrumente in Originalfarb. Bis zu 10 Monatsrat. **LINDBERG** Größtes Hohnerversandhaus Deutschlands **MÜNCHEN** Kaufingerstr. 10

Traurinae Schmuck, Porzellane, Metalle, vieles Geschenkartikel. Lieferung an Private. **Gäckle & Co.** Pforzheim 45 Was wünschen Sie zu welchem Preis?

Alles zum **Flugmodellbau** **Flug-Bufe** Berlin W 35, Potsdamer Str. 35 Preisliste 320 A kostenlos

Selbst der Laie weiß heute, wie wichtig Tarnen und Enttarnen, Verbergen und Sehen ist. Wer mehr sieht und schärfer sieht, kann schärfer angreifen und schärfer abwehren. Die hohen optischen Leistungen der Busch-Ferngläser bedeuten deshalb Kampf-Kraft. Eine schwierige optische Aufgabe wurde durch die Vereinigung 4 optischer Höchstleistungen gelöst: Im Busch-Fernglas zeigt sich das Blickfeld nah + klar + hell + groß

Busch vollscharfe **PRISMENGLÄSER**

EMIL BUSCH A.-G. · OPTISCHE INDUSTRIE · RATHENOW

Kopfschmerzen verschwinden schneller

wenn man diese nicht nur betäubt, sondern gegen ihre Ursache angeht. Dazu eignet sich Melabon, dessen Einfluß sich nicht nur auf die Schmerzempfindungssphäre im Großhirn, sondern auch auf die Krampfzustände in den Hirnarterien und die dadurch verursachten Zirkulationsstörungen richtet. Außerdem wird Melabon auch wegen seiner guten Verträglichkeit von Ärzten empfohlen. Die Melabontablette sind ungepreßt in einer Oblate, wodurch die leichte Auffassung durch den Verdauungskanal und damit die überraschend schnelle Schmerzbefreiung erzielt wird. Packung zu 86 Pfennig und RM 1,56 in Apotheken.

Gratis

An Dr. Rentschler & Co., Laupheim (Württ.), Schicken Sie mir bitte durch eine Apotheke eine kostenlose Verfuchsprobe Melabon. F 152

Name: _____

Ortu. Str.: _____

sind verschwunden, was ich **Herbin-Stodin** der Tablette mit dem H. im Dreieck verdanke. Ich schwöre daher auf Herbin-Stodin, weil diese Tablette oder Capsel die Spannungszustände in den Hirnhäuten und die Zirkulationsstörungen in den Arterien bekämpft, wodurch Kopfschmerzen, Grippe, Rheuma u. Nervenschmerzen sowie andere schmerzhafte Störungen schnell schwinden. Verlangen Sie daher in der Apotheke kurz und bündig Weber's Tablette oder Capsel mit dem H. im Dreieck

10 Tbl. 0.60 · 20 Tbl. 0.99 · 60 Tbl. 2.42

Der Adler erscheint täglich. Bezugspreis durch die Post 11 Rpf monatlich einschl. 1 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Ruth, Berlin-Zehlendorf. Preisliste 8. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 81. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

Raten—Lösen!

links oben nach links unten läuft, ein Wort von Ulrich Zwingli (ö und ü — ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1—2 Rheinarm, 2—3 deutscher Philosoph, 3—4 Flüssigkeitsbehälter, 4—6 Weinpfleger, 5—8 Fährmann, 7—9 Saiteninstrument, 10—11 Stadt am Mittelmeer, 11—12 Herbstblume, 12—13 Teil der Wohnung, 13—15 Wasservogel, 14—16 Ehefrau, 16—18 Nebenfluß der Weichsel, 17—19 griechische Göttin, 19—21 Rauchfang, 20—23 Pelzart, 22—24 Gebirgsweide, 25—28 Festung, 26—27 Verweis.

50150

Silbenrätsel

ar — be — ber — borg — by — eben — ehi — dek — di — di — do — dop — drauf — e — e — e — em — en — feu — gän — ge — ger — in — in — ka — ker — kra — la — lo — na — nen — neu — ni — nin — o — pel — po — port — ra — ra — re — rec — ri — rinth — sebe — sil — so — tekt — tel — tes — trans — um — us — zi

Aus vorstehenden 54 Silben sind 18 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Sprichwort ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Nagetier, 2 weiblicher Vorname, 3 Metallegierung, 4 florentinischer Bildhauer im 15. Jahrhundert, 5 Teil der Kirche, 6 geometrischer Begriff, 7 griechischer Philosoph, 8 Ausübender eines neuzeitlichen Berufes, 9 Frauengestalt der griechischen Sage, 10 wagemutiger Mensch, 11 Flugzeugtyp, 12 Laubbaum, 13 Oper von Wagner, 14 Titelheld bei Hartmann von Aue, 15 Irrgarten, 16 Warenbeförderung, 17 Kletterpflanze, 18 chemischer Grundstoff.

51835

Fußtauschrätsel

Wesel — Ball — Rose — Base — Post — Bibel — Lech — Isel — Tuba — Kant — Lena

Die letzten Buchstaben der vorstehenden Wörter sind derart durch andere zu ersetzen, daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Die neuen Buchstaben nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine militärische Auszeichnung.

51779

Auflösungen aus Heft 20

Kreuzworträtsel: a) 1 Reif, 3 Tuba, 5 Rute, 7 Laon, 10 Perseus, 13 Suppe, 15 Eiche, 17 Lie, 18 Fes, 20 See, 21 Neger, 23 Brod, 24 Gans, 25 Ar, 26 Tedeet, 29 Gis, 31 Ren, 32 Bug, 33 Nemee, 35 Bisen, 37 Poesier, 38 Dise, 39 Alte, 40 Alba, 41 Ede; — b) 1 Raps, 2 Kappe, 3 Dolls, 4 Rade, 6 Tee, 8 Aue, 9 Pult, 11 Sieg, 12 Chef, 14 Pilgrim, 16 Cellus, 18 Zeder, 19 Segen, 21 Rad, 22 Rat, 25 Aera, 27 Beet, 28 Egon, 30 Sepia, 32 Birke, 33 Aula, 34 Eos, 35 Bel, 36 Note, 38 Cb.

Silbenrätsel: Sturm und Wellen geben der See erst Seele und Leben. — 1 Schopenhauer, 2 Trockbus, 3 Untiefe, 4 Ringelblume, 5 Melodie, 6 Unterassistez, 7 Wasser, 8 Dokument, 9 Magnis, 10 Elbe, 11 Lafette, 12 Liebesadel, 13 Ebene, 14 Reubau, 15 Garnison, 16 Ebenbild, 17 Bernit, 18 Etüde, 19 Mühlrad, 20 Domäne, 21 Erzlan.

Magische Addition: 1 Telegramm, 2 Eulenspiegel, 3 Regierung, 4 Restaurant, 5 Indianer, 6 Naturkunde, 7 Elmsfeuer. — Terrine.

Rösselsprung: Seit zum Jüngling ich erstand Aus der Kindheit Traume, Dir gehör' ich, Vaterland, Wie das Blatt dem Baume. Meines Wesens Eigenbild Hast du mir gegeben, Und aus deiner Wurzel quillt Fort und fort mein Leben. (Geibel)

Abstreichrätsel: Fund, Tat, Regen, Rate, Dose, Heer, Elle, Hel. — Pfirsich.

Fußtauschrätsel: Mesel, Lena, Tanz, Meta, Moor, Hefe, Tat, Post. — Lazarett.

Silbenband: 1—2 Segelboot, 3—4 Hagelkorn, 5—6 Ilsenburg, 7—8 Elsenbart, 9—10 Tollfische, 11—12 Dünkirchen, 13—14 Trockenfels, 15—16 Märchenbuch. — Geschenkkarten.

Silbenentnahmerätsel: Zerstörerkriegsabzeichen.

3½ Pfg.

Die grüne ECKSTEIN-Packung ist zum Sinnbild einer beliebten Zigarette geworden.

Diese Beliebtheit

verdankt die ECKSTEIN Nr. 5 ihrer hohen Tabak-Qualität. Um diese Qualität bieten zu können, wurde auf eine kostspielige Verpackung verzichtet.

Eckstein

Litt 40 Jahre an
Bronchitis
und schwerem Husten:

„So war bei mir schon ganz zum Ersticken. Der Husten ließ mich überhaupt nicht mehr aus und ich war der Verzweiflung nahe. Es handelte sich bei mir um einen sehr schweren Fall, da ich schon mehr als 40 Jahre an Bronchitis leide. Ich kann Ihnen mein Leiden nicht genug danken für die rasche Hilfe. Schon nach 14 Tagen war der Husten verschwunden. Ich werde die Dr. Boether-Tabletten jedermann empfehlen, der jeder kann sich bei mir darüber erkundigen." So schrieb uns Herr Alexis Kierfatt, Peirate, Adtrang Nr. 10, 5. Oktober 1938. Hartnäckige Bronchitis, quälender Husten, chronische Verschleimung, Asthma werden seit Jahren mit **Dr. Boether-Tabletten** auch in alten Fällen erfolgreich bekämpft. Unschädliches, kräuterhaltiges Spezialmittel. Enthält 7 reservierte Wirkstoffe. Stark schleimlösend, auswurffördernd, gewebefestigend. **Zahlreiche schriftliche Anerkennungen dankbarer Patienten und zufriedener Ärzte!** In Apotheken M 1.45 und 3.50. Interessante Broschüre mit Dankschreiben und Probe kostenlos. Schreiben Sie an: Medopharm, München 16/D 31

in jeder Beziehung ist das Erfordernis der Zeit. Aber nur im Vollbesitz der Kräfte lassen sich große Aufgaben erfolgreich meistern. Darum gilt es, die Spannkraft zu sichern, rechtzeitig und ausreichend die verbrauchten Energien zu ersetzen.

OKASA

leistet hierbei wertvolle Dienste. Es bietet dem Körper lebensnotwendige Harmone u. Vitamine, nervennährendes Lecithin u. wichtige Mineralien. Okasa hat sich bewährt zur Erhaltung und Steigerung der Leistungskraft, Stärkung der Nerven und zur Förderung der Lebensfreude. Okasa-Silber f. d. Mann, Gold f. d. Frau in Apotheken. Zusendung der ausführl. Broschüre und Gratisprobe veranlaßt gegen 24 Pfg. für Porto Harma-Pharma, Berlin SW 68, Kochstr. 18

Flieger-Offiziers-Dolch
Geh. und Portepee
26,50
Flg.-Ketten-Dolch 24,50
Seitengewehr
kurz 5,50
lang 6,00
Uniform-Degner
Berlin,
Saarlandstraße 105
Versand nur Nachn.

21 Tasten 8 Bässe 20.- 22 - 12 - 33.- 24 - 80 - 88.- 41 - 139 - 120.-
Katalog anfordern! Alle Musikinstrumente zu preiswert in großer Auswahl!
Hess Nachf.
Klingenthal-Sa. 307

WALTER BENDERS BRAUNSCHWEIG Briefmarkenhandlung
Wertvolle Auswahlhefte!

Harmonikas für Kinder
Hermann Döhling jr. Sachsenberg-Georgenthal 106
Katalog gratis!

Vernünftige Herzpflege

muß rechtzeitig einsetzen. **Herzklopfen - Herzstechen - Herzschwäche - Herzdruck - Atemnot - Angstgefühl** sollten deshalb möglichst bald behandelt werden. Durch Anwendung eines stark beruhigenden und herzkräftigenden Mittels kann man einer Verschlimmerung vorbeugen. Auch der Schlaf, soweit er auf nervöse Herzbeschwerden zurückzuführen ist, wird sich bessern, ohne daß man ein Schlafmittel braucht. Gute Erfolge erzielt man mit

Heumanns „Herz-Hilfe".

Dieses hochwertige, konzentrierte Präparat reicht fast einen Monat und ist für **RM. 2.50** in den Apotheken zu haben.

Heumann Heilmittel

EXAKTA
die Vielseitige!

Prospekt gratis!
Für bildmäßige und technische Photos, für Nikro-, Nah- und Fernaufnahmen, für Sport und Bildbericht, für Blitzlicht-, Nacht- und Röntgenphotos, tausendfach bewährt
Ihagee Kamerawerk, Dresden-Striesen 545

Zeichnen?

lernen Sie spielend leicht und unabhängig von Zeit und Ort in Ihrem eigenen Heim. Erfahrene Künstler erteilen Ihnen auf brieflichem Wege den gewünschten persönlichen Unterricht, der Sie schnell zum Erfolg führen wird.
Illustr. Prospekt frei!
Heim-Studio
BERLIN W 15 / AS
Fasanenstraße 47

Falsch od. richtig?
Stickstoffrei. Ich fahre rad. An Eides Statt. Immer hilft in Zweifelfällen **Der große Duden** Im ganz. deutsch. Sprachgebiet maßgebend. Neuest. Sprachgut. Teil I: Rechtschreibung Teil II: Stilwörterbuch. Beide Teile in einem Doppelb. in Leinen geb. **8.20** RM. Dann **„Schlag nach!"** 100000 Antw. Es gibt auf 700 Seiten m. 1100 Tabellen über die viel. Fragen d. Alltags kurz, klar, schnell und zuverlässig Auskunft. In Leinen **4** RM. Beide Werke zus. in Monatsr. von **3** RM an zahlb. 1. Rate bei Lief. Erfüllungsort Leipzig. Lief. durch Buchhdlg. **Carl Heinz Finking, Leipzig C 1/5** Neumarkt Straße 1—7.

Dominik's
3 spann. Zukunftsrevolver
1 Kassette. Jeder ist begeistert! Wirkung der Nützlichen / Ein Blick tut vom Himmel / Land und Feuer und Wasser. Nur 10.20 monatlich nur RM. **2.–** Rücks. b. Nichtgefall. 5 Tg. Erlöll.-Ort Ddl. **Trilitsch, Düsseldorf 23** Buchhdl. Klosterstr. 50

Musikinstrumente und **Harmonikas**

Direktversand an Private
Meinel & Herold
Klingenthal 163
Kostenlos Preisliste-Broschüre sowie Hauptkatalog Sendung umsonst

Stottern (Sprechangst) heilt Prof. Rud. Denhardt's Anstalt, **Eisenach**, Thüringen. Prospekt

Briefmarken-Zeitg. „Hansa-Post" gratis. Bandg. 36/700

Katalog **Zauber** Kunst Gratis J. BARTL Hamburg 36/55

Sichern Sie sich die Bände der Adler-Bücherei!

Pigmentan
Tub. -.54 Dos. -.42 u. -.75, Flasche -.85 u. 1.35

Hautschutz bei Sonne - Wind - Wetter - Kälte!
erhöhter Schutz durch: Ultra-Pigmentan. (Tuben -.85)

Die „Adler"-Ausstellung in den Reichshallen am Dönhoffplatz, über die wir auf Seite 531 dieser Ausgabe ausführlich berichten, ist das große Ereignis, das in diesen Tagen alt und jung in Berlin bewegt. Hier bewundern einige Pimpfe das Schnittmodell eines BMW-Stern-Flugzeugmotors

In dem oberen Stockwerk der „Adler"-Ausstellung werden die Stände des NS-Fliegerkorps und der Lehrmittelstelle für Luftfahrttechnik ständig belagert. Mit Interesse verfolgen hier die Zuschauer, wie Hitlerjungen geschickt und mit großem Eifer an einer Tragfläche arbeiten

Der Adler stellt aus

Das Berliner Ereignis am Dönhoffplatz

Der Fallschirm, den unser Bild rechts zeigt, ist direkt unter der Decke der Ausstellungshallen am Dönhoffplatz aufgebaut und beherrscht mit seiner großen Seidenfläche das Bild der im oberen Stockwerk liegenden Ausstellungsräume

In vier große Abteilungen gliedert sich die „Adler"-Ausstellung. Auf dem Stand der Deutschen Lufthansa ist neben Großmodellen verschiedener Verkehrsflugzeuge auch der Führerstand eines dreimotorigen Verkehrsflugzeuges vom Typ Ju 52 (Bild links) ausgestellt

Aufn. Scherl (1)

Auf dem Dönhoffplatz ist vor dem Eingang zu der großen „Adler"-Ausstellung die im Bilde rechts festgehaltene Messerschmitt Me 109 aufgebaut. Fast wirkt es so, als wenn das schnittige Jagdflugzeug sich im Tiefflug auf ein feindliches militärisches Ziel stürzen will